



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

NODEN: ett rum för resande

Ett gestaltningsförslag för Klarabergsviadukten i centrala Stockholm



Filip Lönnström och Lovisa Parke
Avdelningen för landskapsarkitektur
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet
Uppsala 2018

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2018 Filip Lönnström, e-post: filip.loenn@gmail.com

© 2018 Lovisa Parke, e-post: lovisa_parke@hotmail.com

Titel på svenska: Noden: ett rum för resande. Ett gestaltungsförslag för Klarabergsviadukten i centrala Stockholm.

Title in English: The node: a room for traveling. A design proposal for Klarabergsviadukten in central Stockholm.

Handledare: Kerstin Nordin, institutionen för stad och land

Examinator: Lars Johansson, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Thorbjörn Andersson, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Illustration skapad av författarna

Foton och illustrationer: Av författarna om inget annat anges

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet
publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren

Originalformat: A4

Nyckelord: nod, Klarabergsviadukten, stadsrum, gestaltning, design, rörelse, vistelse

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>



Förord



Att skriva ett examensarbete är på ett sätt slutskede men också en uppstart. Slutskedet av en femårig utbildning i landskapsarkitektur men även starten på vår karriär som landskapsarkitekter. Ett examensarbete ger fria tyglar att utforska något som upplevs extra intressant men också en möjlighet att applicera det vi lärt oss en sista gång innan arbetslivets start. Att bygga vår uppsats kring en gestaltning känns högst relevant för oss, då det kommer att vara en stor del av vårt framtida yrke.

Det finns många som hjälpt oss på vägen. Stort tack till Kerstin Nordin som väglett oss genom hela processen i både med och motgångar. Tack för att du styrde oss i hamn! Tack till Gudrun Rabenius för råd kring vår gestaltning och tack för lånade fotografier till arbetet. Tack till alla på Tema i Uppsala för att vi har fått sitta hos er och för trevliga fikastunder. Och tack till Stockholms stad för material och kartunderlag.

Slutligen ett extra tack till Elvira, Martin och våra familjer för stöd under hela vår utbildning!



Uppsala, juni 2018

Filip Lönnström

Lovisa Parke

Sammandrag

Klarabergsviadukten ligger direkt väster om, och är en förlängning av Klarabergsgatan. Viadukten är en viktig del av kopplingen mellan Centralstationen och Stockholms centrala delar kring Sergels torg. Klarabergsviadukten byggdes under funktionalismen på 1960-talet. Idealerna då var på många sätt motsatta mot dagens tankar om hur städer bör planeras.

Med sitt centrala läge i direkt anslutning till Stockholms Centralstation fungerar Klarabergsviadukten som en del av en viktig trafiknod. Stockholms stad är för närvarande i slutfasen av en upprustning av den intilliggande Klarabergsgatan. Syftet är bland annat att utveckla Klarabergsgatan till en plats för möten, evenemang med ett rikt stadsliv.

Mot bakgrund av förändringen på Klarabergsgatan ser vi möjligheten att genom ett designförslag gestalta nästa del av länken mellan Centralstationen och Stockholms centrala delar. Syftet med studien är att utifrån tankar om framtida städers utveckling och platsens komplexa förutsättningar gestalta Klarabergsviadukten till ett rum för resande. En knutpunkt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik i en framtida stad.

Vi har valt att jobba med gestaltningen från ett designteoretiskt perspektiv. Ett designproblem innebär ett stort antal frågor med ett oändligt antal svar. Det är en process där problem och lösning ständigt inverkar på varandra. Skissande har varit vårt främsta verktyg i arbetet. Det har varit en dialog med platsen och dess förutsättningar.

Vi har arbetat med olika platsanalyser för att undersöka platsens problem och möjligheter. Som idégenerering använde vi oss av *analyser vid förändring* där vi undersökte vad som var möjligt att förändra på platsen. Vi använde oss av tre olika typer av *analyser vid förändring*: frimärksskisser, timskisser utifrån frågor och framtidsscenarier.

Bakgrundsstudien ger platsen ett historiskt sammanhang. Huvudfokus är teorier om vad som skapar ett bra stadsrum. Begreppet *nod* är centralt för gestaltningen och definitionen hämtas från Kevin Lynch. Den bärande idén *noden* i kombination med konceptet *banvallen* ger gestaltningen sin utformning. En plats för rörelse och vistelse med en tydlig platskaraktär.

Förslaget bygger på fem element: golv, sittplatser, vattenelement, tak och belysning. Dessa element ger platsen en tydlig funktion och en sammanhållen karaktär.

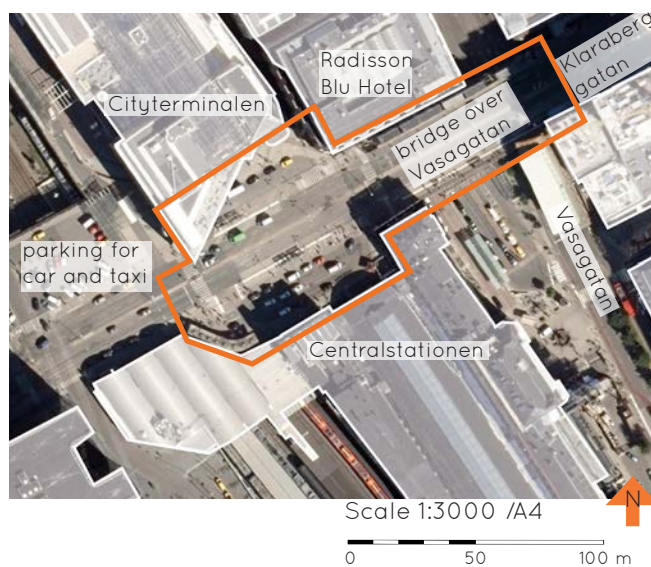
Processen har inneburit att många frågor har kommit och gått. Frågorna vi hade i början av arbetet är inte de samma som vi slutade med. Arbetsprocessen har avslutats men frågorna finns kvar till framtida projekt.

Frågan som väcks är om gestaltungsförslaget är realistiskt i dagens samhälle. Vi upplever att det finns en vilja från Stockholms stad och i forskarvärlden att planera för en stad där inte bilen tar lika stor plats men att verkligheten ser annorlunda ut. Vi ser vårt förslag som ett inlägg i debatten om hur framtidens stad ska se ut.

Summary

Klarabergsviadukten is located directly west of, and is an extension of Klarabergsgatan in Stockholm, Sweden. It is an important part of the connection between Centralstationen (Stockholm's Central station) and Stockholm's most central parts. Klarabergsviadukten is built upon the shunting yard of the railway station and is located between Centralstationen and Cityterminalen (the hub for long-distance bus travel). There is a large amount of people moving between Centralstationen and Stockholm's city everyday. Currently there are several means of communication in the vicinity such as train, commuter train, subway, tram, local bus, long-distance bus, car, taxi and bicycle. With its central location directly adjacent to Centralstationen, Klarabergsviadukten functions as part of an important traffic node.

The City of Stockholm is currently in the final stages of the rearmament of the adjacent Klarabergsgatan. A rearmament that stops abruptly where Klarabergsviadukten begins. The aim of the City's project is to create an urban space for meetings, temporary events with a rich city life. In the light of all this we saw the possibility to through a design proposal create the next part of the link between Centralstationen and the central parts of Stockholm.



Today's situation at Klarabergsviadukten. Klarabergsviadukten marked in orange. Orthophoto 0,25 m raster © Lantmäteriet (modified by the authors).

Aim and question

The aim is to design Klarabergsviadukten as a room for travelling according to ideas about the development of future cities. A node for pedestrians, cyclists and public transport in a future city.

The research question is examined from two perspectives. The first perspective is design as a process. The second perspective is design as a result. The thesis question is:

- How can Klarabergsviadukten be designed as a room for travelling?

Method

We have chosen to use design theory since our question includes a design proposal. Characteristic for a design proposal is according to Lawson (2006) an ill defined problem with an unlimited amount of solutions. Throughout the entire work process the place of Klarabergsviadukten has been our primary study object and source of information.

Sketching has been our primary method throughout the entire project. We have used sketching as a dialogue on a number of levels, asking questions to the site. It has been a communication tool for communicating and presenting ideas. Through this process we have been able to test different ideas and get a deeper understanding of the place, its problems and possible solutions.

The background study gave information about urban design and planning as well as historical context for the place and its surroundings. Our different analysis were the cornerstone for the design proposal. The proposal itself was based on a central idea which was clarified by a programme.

Background study

The role of the urban space have varied through times. In the 1960 's when Klarabergsviadukten was built the current ideal for city planning was functionalism. This ideal is in many ways the direct opposite when it comes to planning of urban space. In today's view the car is a problem in the cities. It contributes to pollution, takes a lot of space and is bad for both economy and social life. The bicycle is a much more viable alternative, it is both resource and place effective. To create better conditions for cyclists we need to make more separated cycling tracks and more well located places parking bicycles.

To walk includes so much more than just traveling. Walking makes economical, social and cultural exchange possible. Successful places in the city is characterized by a rich street life.

For which qualities that are important when creating an urban space we used Carmonas dimensions of urban design. Namely: the morphological dimension, the perceptual dimension, the social dimension, the visual dimension, the functional dimension and the temporal dimension. The dimensions are a broad source of information that includes much more than is relevant for this master thesis. The visual dimension includes aspects such as aesthetics and architectural style. It is therefore the most relevant for the design proposal. The other five has been used as sources for information but not to the same extent.

The construct *Node* is central for this thesis. Kevin Lynch used it in his methodology for mapping space from the perspective of man. A node is a place strategically located from which traveling is possible. It is a place to change means of transport. In such a place movement and staying is of uttermost importance.

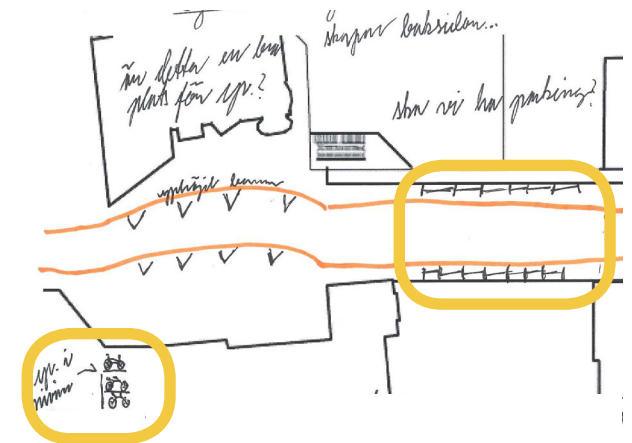
Result of analysis

The principle behind the analysis stage was to take the problem apart and create separate plans to be able to observe certain aspects. The analysis plans could then be combined and put together to get a better understanding of the place as a whole. The spatial analysis included, except for basic inventory analysis, well known types of analysis developed and described by theorists such as Lynch, Nolli and Cullen.

To generate idéas and see what could be done with the place we worked with three different methods: intuitive sketching, sketches from questions and scenarios.



Example of a spatial analysis plan. Showcasing the movement patterns for pedestrians.



Example of a futures analysis plan. Ideas that were taken from this specific plan is marked by yellow. The question that emerged were: "Can we place bicycle parking on the bridge? Can we use more place efficient bike stands in several levels?"

Proposal

The central idea for the proposal is the node. An idea aiming to make a place for movement, staying and with a clear spacial character.



movement



staying



spacial character

The nodes three aspects: movment, staying and spacial character.

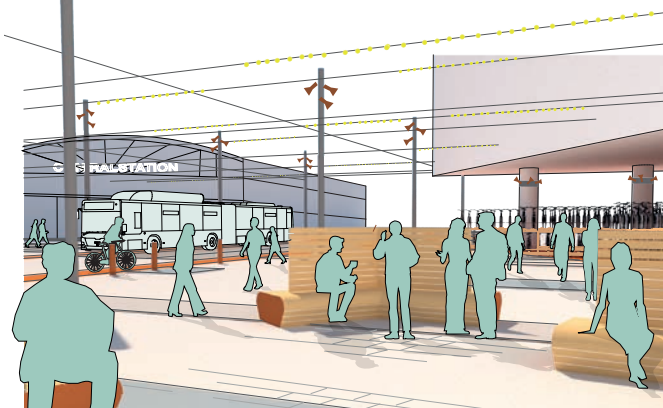
A node for us is a room for traveling, where man is in the centre. Since man is the one traveling, man should also be the basis for the design. Klarabergsviadukten is an obvious centre from where travelling is possible, it harmonizes well with what characterizes a node.

The node is a thought about a point, a meeting place that connects to other places. For our proposal that means to connect Klarabergsviadukten to Centralstationen, Cityterminalen and central Stockholm.

The concept for the proposal is a *railway embankment* an idea which had its origins in the history of the place. We took inspiration from the materials that the railway concists of. The stone which the rail itself rests on, the wooden crossbars, the rusty rail with its shiny upside and contact lines floating in the air above.

Programme

- Put man first by prioritizing walking and creating a place in a human scale.
- Strengthen paths and targets for pedestrians and cyclists.
- Create a cohesive character that ties with Klarabergsgatan's design, but also gives the Klarabergsviadukten a unique character.
- Create values for movement and stay, such as seating, good walking environment, facilitating social meetings.
- Linking Centralstationen and Cityterminalen together, as well as creating good conditions for movement between Klarabergsviadukten and Sergels torg.



Perspective of the proposal 7.

Discussion

The thesis question includes two different subjects to discuss. Our process of design and the result of the design process.

The design process itself is atleast as interesting as the result. Working with this kind of tasks we turn to design theory. Building our thesis upon design theory have given us a theoretical framework for the design proposal. According to Lawson (2006) the problem and the solution are dependent on each other. Meaning that we can not anticipate many aspects of the problem to surface before a solution has been presented. This is something that we, in making of this thesis, wholeheartedly agree with. In the initial part of this work we had many questions. But during the process we discovered other questions that were more relevant and interesting for this particular site. The design process have come to an end for this project but the questions remain. Questions that will continue to resurface in future projects.

The main idea for the design proposal itself is *the node*. A construct which relies upon movement, staying and spacial character. The main purpose for the design is to strengthen these three aspects.

To be able to move, between different places and means of communication, is central to the site. Therefore pedestrians have the highest priority. The site have an open character with accessible materials making unhindered movement possible. To increase quality for staying we have added places for sitting and aimed to make the experience more pleasant. Staying however is not allowed to take up as much space as movement. This since they are competing for the same space and moving is seen as a necessity for staying and waiting. Spatial character has been strengthened through using cohesive elements throughout the design. Our central idea and concept has been the primary tools for achieving this. The spacial character is central for making people experiencing Klarabergsviadukten as a place not just a space.

A question that arose during the design process is if our proposal is realistic, could it be implemented today? We perceive that there is a clear will from both the City of Stockholm, experts and researchers to create the car free city. The reality however is something else. We see our proposal as a contribution to the debate about how the future city can be designed.

Innehållsförteckning

Introduktion	12	Förslag	47
Syfte och frågeställning	14	Bärande idé: Noden	47
Avgränsningar	14	Programpunkter	48
		Disposition	48
Metod	15	Koncept: Banvallen	49
Skissande som arbetsmetod	18	Förslagets fem element	49
Bakgrundsstudie	18	Illustrationsplan	56
Platsanalys	19	Sektioner	57
Analys vid förändring	20	Perspektiv	60
Förslag	21	Rörelsemönster	62
		Rumsligheter	62
Bakgrundsstudie	23	Diskussion	63
Stadsplaneringsideal	23	Design som process	63
Kvalitéer för stadsrum	24	Design som resultat	66
Begreppet nod	26	Gestaltningen i ett större sammanhang	67
Historik	28		
Klarabergsgatan idag	29		
Inspirationsexempel	31	Referenser	69
Resultat av analys	33		
Platsanalyser	33		
Analys vid förändring	40		
Ställningstaganden	46		

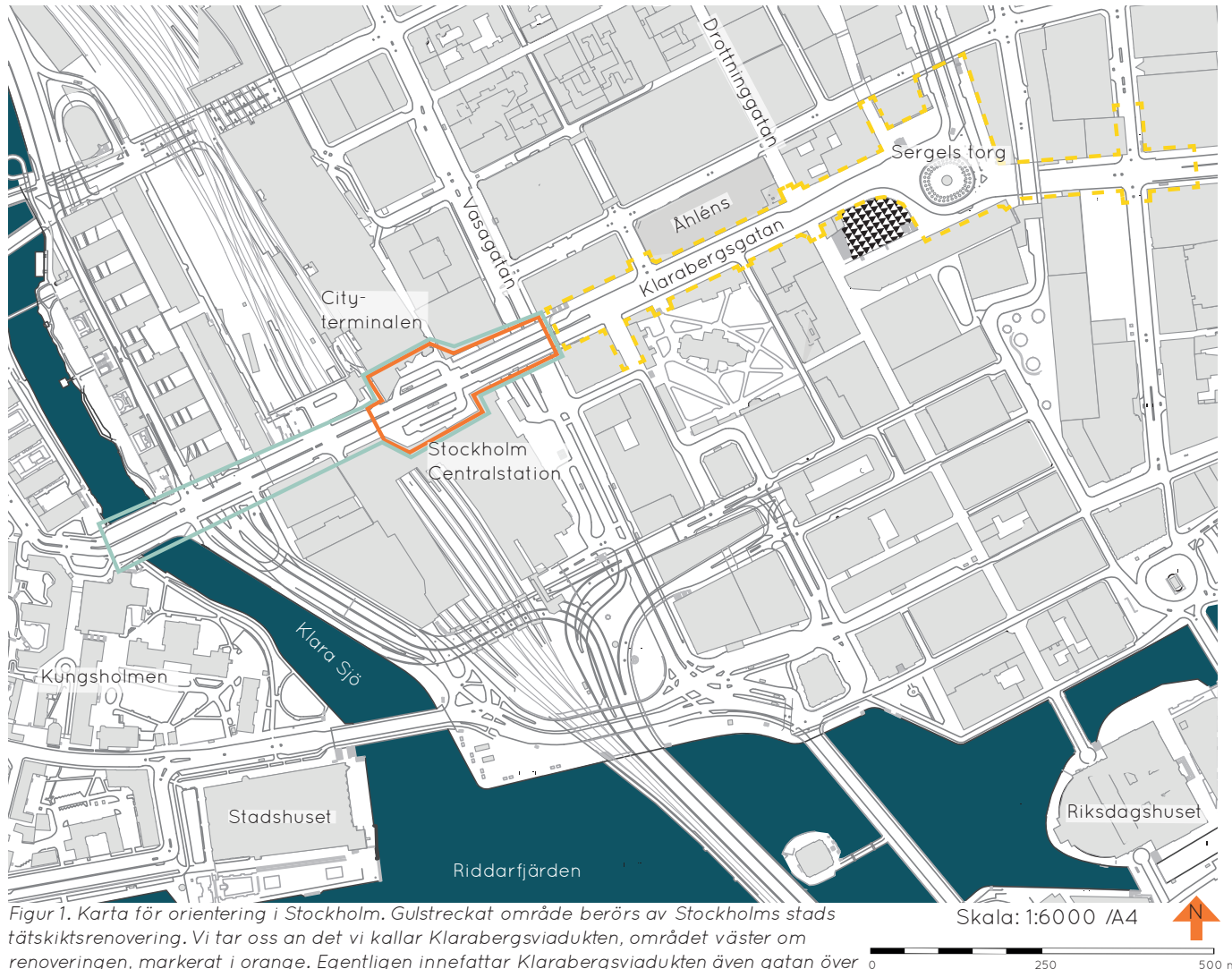
Ur Landskap nu!

“ Rum för resande

Resandet är något som präglar vår tid och syns i satsningen på resandets miljöer. Fram växer olika rum för resande, delvis bortom den traditionella bilden, rum för resande som den äldre tidens järnvägspark eller flygplatsen. Numera ser vi en trend där även andra transportslag, i olika skalor och i olika situationer, omhuldas. Det globala och ultimata transitplatsen, flygplatsen, har utvecklats till en nästintill identisk upplevelse vart man än hamnar i världen, med stereotypisk estetik och atmosfär och där förankring i land och plats saknas. En liknande utveckling kan skönjas för järnvägsstationen, medan transportnoden i lokalsamhället, platsen vid pendeltåget, tunnelbanan eller spårvagnens hållplats, är vardagsplatser som ges en omsorgsfull behandling och är viktiga bärare av värden som talar om hembygd och identitet. Det är inte bara punkten för anländandet som ges gestalt, även miljön man reser igenom och platsen för omstigning är på olika sätt föremål för uppmärksamhet. Städer och orter försöker dra nytta av dessa miljöer; de blir viktiga samtidsmarkörer. Då resandet som livsstil, det att ständigt vara på väg är statusfyllt, har resanderummet uppgraderats. Vad vill en stad förmedla med dessa miljöer? Vad säger satsningarna om den tid de är aktuella inom? ”

(Drougge, Kling & Westermarck 2016 s. 116)

Introduktion



Figur 1. Karta för orientering i Stockholm. Gulstreckat område berörs av Stockholms stads tätstadsrenovering. Vi tar oss an det vi kallar Klarabergsviadukten, området väster om renoveringen, markerat i orange. Egentligen innefattar Klarabergsviadukten även gatan över Klara Sjö till och med Kungsholmen, markerat i turkost. Geodata från Stockholms stad (bearbetad av författarna).

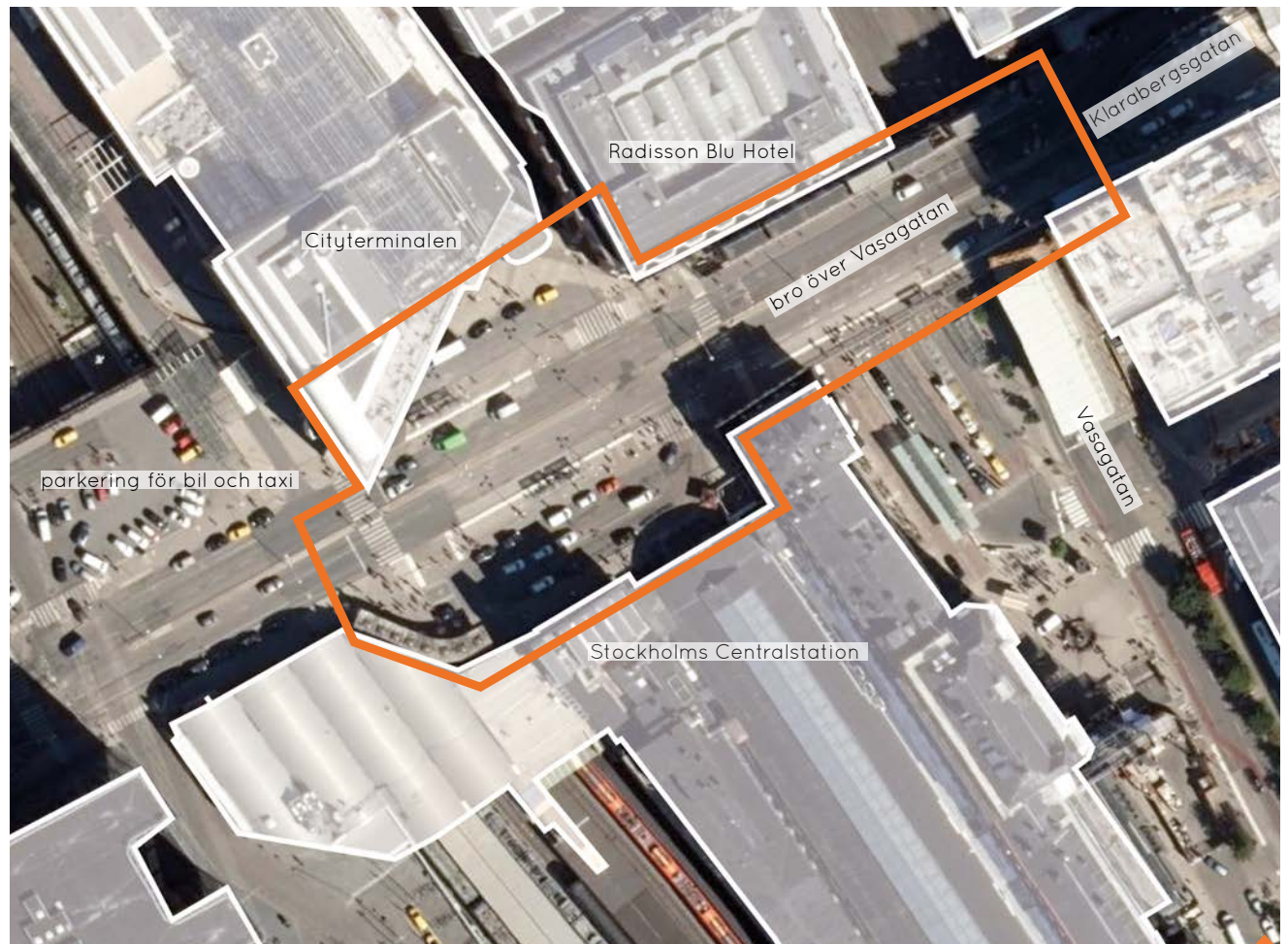
Parallellt med att vi började vår landskapsarkitektutbildning år 2013, startade renoveringsarbetet av Klarabergsgatan. Under utbildningens gång har vi båda intresserat oss för urbana miljöer, platser som många människor använder dagligen. Med ökad kunskap om stadens rum, planering och gestaltning har vi båda funderat över vad som slutligen ska bli av Klarabergsgatan.

Vid närmare granskning av Stockholms stads gestaltungsprogram för Klarabergsgatan (*Klarabergsgatan och delar av City: Vägledning för stadsrummens gestaltning*) och besök på platsen framgår det att upprustningsprojektet börjar bli klart. Vi upptäckte dock att renoveringen avslutas vid Klarabergsviaduktens början (Stockholms stad 2015, s. 5).

Med dessa insikter ser vi möjligheten att ta oss an nästa tänkta etapp. Det som vi tänker innefattar Klarabergsviadukten för att fullfölja länken mellan Stockholm City och Centralstationen.

Klarabergsviadukten ligger direkt väster om, och är en förlängning av Klarabergsgatan. Den är en viktig del av kopplingen mellan Centralstationen och Stockholms city. Klarabergsviadukten är en del av en spåröverdäckning precis som stora delar av Centralstationen och Cityterminalen. Platsen är belägen mellan Centralstationen och Cityterminalen och kantas av entréer till dessa. Mängder av människor rör sig mellan stationen och Stockholms city varje dag (Stockholms stad 2015, s. 4). I dagsläget finns i anslutning flera kommunikationsmedel såsom tåg, pendeltåg, tunnelbana, spårvagn, lokalbuss, långfärdsbuss, bil, taxi och cykel. Med sitt centrala läge i direkt anslutning till Stockholms Centralstation fungerar viadukten som en del av en trafiknod.

Klarabergsviadukten och dess omgivning byggdes på 1960-talet, under funktionalismen, med idealet att planera staden efter bilen. Stockholms stad förespråkar idag motsatta planeringsideal (Stockholms stad 2015, s. 3) där gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras (Stockholms stad 2015, s. 6). Vi anser att det är goda ideal att eftersträva i utformningen av framtidens städer. I och med prioriteringen av kollektiva färdmedel får stationer och knutpunkter en mer betydande roll. Precis som Drougge, Kling och Westermarck (2016, s. 116) menar i citatet på sidan 9 blir rummet för resande viktigare.



Figur 2. Dagens situation på Klarabergsviadukten.
Med orange markeras den 7600 kvm stora ytan som är aktuell för uppsatsen.
Ortofoto 0,25 m raster © Lantmäteriet (bearbetad av författarna).

Skala: 1:1500 /A4
0 25 50 m

Klarabergsviadukten är idag främst en trafiklösning som inhyser fyrfilig väg, busshållplatser och väntplats för taxibilar. Vi anser att viadukten inte knyter gestaltningsmässigt an till den nyrenoverade Klarabergsgatan och resten av Stockholms city. Intilliggande Klarabergsgatans upprustning har inneburit att gatan har gått från biltrafik i fyra filer till två kollektivtrafikfiler. Stråket planeras att bli ett stadsrum med plats för möten, tillfälliga händelser och ett rikt stadsliv (Stockholms stad 2015, s. 3). Klarabergsgatans nya förutsättningar ger möjlighet att utveckla Klarabergsviadukten i samma riktning. Klarabergsviadukten har möjlighet till att gå från högtrafikerad gata till ett attraktivt stadsrum.

Klarabergsviadukten är en knutpunkt där trafikslag möts och många människor rör sig. Idag kantas den av storskaliga byggnader med många entréer. De största utmaningarna är bilvägen som utgör en barriär på platsen och alla människor som rör sig här. Klarabergsviaduktens komplexitet, centrala läge, krav på många olika funktioner och relevans inför framtiden gör den spännande att undersöka och gestalta.

Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att utifrån tankar om framtida städers utveckling gestalta ett rum för resande. En knutpunkt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik i en framtida stad.

Frågeställningen undersöks ur två perspektiv. Det ena perspektivet fokuserar på gestaltningsprocessen, design som process. Det andra perspektivet fokuserar på gestaltningsförslagets utformning, design som resultat. Arbetets frågeställning lyder:

- Hur kan Klarabergsviadukten gestaltas till ett rum för resande?

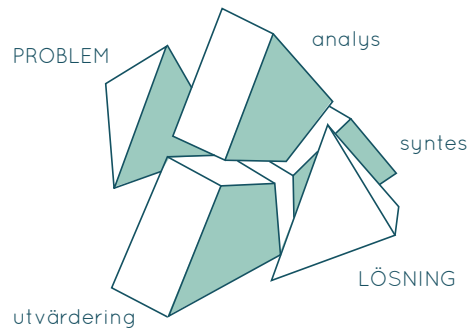
Avgränsningar

Geografiskt avgränsas området från och med Klarabergsgatans slut i öster, till och med Cityterminalens byggnad i väster (se *Karta för orientering* s. 11). Därmed innefattar arbetet den östra delen av Klarabergsviadukten, det är denna del som vi vidare i arbetet kallar Klarabergsviadukten. Arbetets fokus kommer att ligga på ett gestaltningsförslag. I vårt arbete utgår vi från dagens situation, då det gäller platsen och dess omgivning. I nordväst planerar Stockholms stad (2017) en överdäckning av spårområdet, vilket kommer innebära att ny mark och ny bebyggelse skapas. Därför förhåller vi oss mer fritt i väster medan vi följer förutsättningarna i öster med den nyrenoverade Klarabergsgatan.

Eftersom arbetet utgår från en landskapsarkitekts perspektiv och inte innefattar tekniska utredningar kommer exempelvis aspekter om viaduktens konstruktion eller ledningsdragningar inte behandlas.

Metod

I det här avsnittet redovisar vi metoder som använts för att svara på vår frågeställning. En designprocess utgår ifrån ett svårdefinierat problem med oändligt antal möjliga lösningar (Lawson 2006, ss. 120-122). En gestaltning av Klarabergsviadukten är ett svårdefinierat problem. Dess komplexitet med centralt ett läge, många funktioner och omfattande användning ger upphov till näst intill oändligt antal frågor och därmed minst lika många lösningar.



Figur 3: Designproblemet enligt Lawson. Förhållandet mellan problem och lösning (Lawson 2005, s. 48). Modifierad illustration med översättning av författarna.

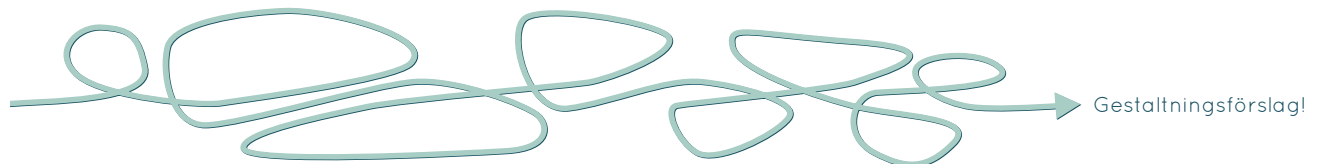
Vi har valt att arbeta med utgångspunkt i designteori eftersom vår uppgift är en fråga som innefattar gestaltning med svårdefinierat problem och med många möjliga lösningar. Genom hela arbetet har platsen och dess framtida funktioner varit vårt studieobjekt.

Begreppet design är enligt Lawson (2016, s. 4) en process, men processen i sig är inte linjär och därför svår att visa i form av stadier eller steg. Lawson ser snarare designprocessens olika beståndsdelar som byggklossar som tillsammans bildar en helhet. Processen är en förhandling mellan problem och lösning genom de tre delarna analys, syntes och utvärdering (Lawson 2006, s. 49).

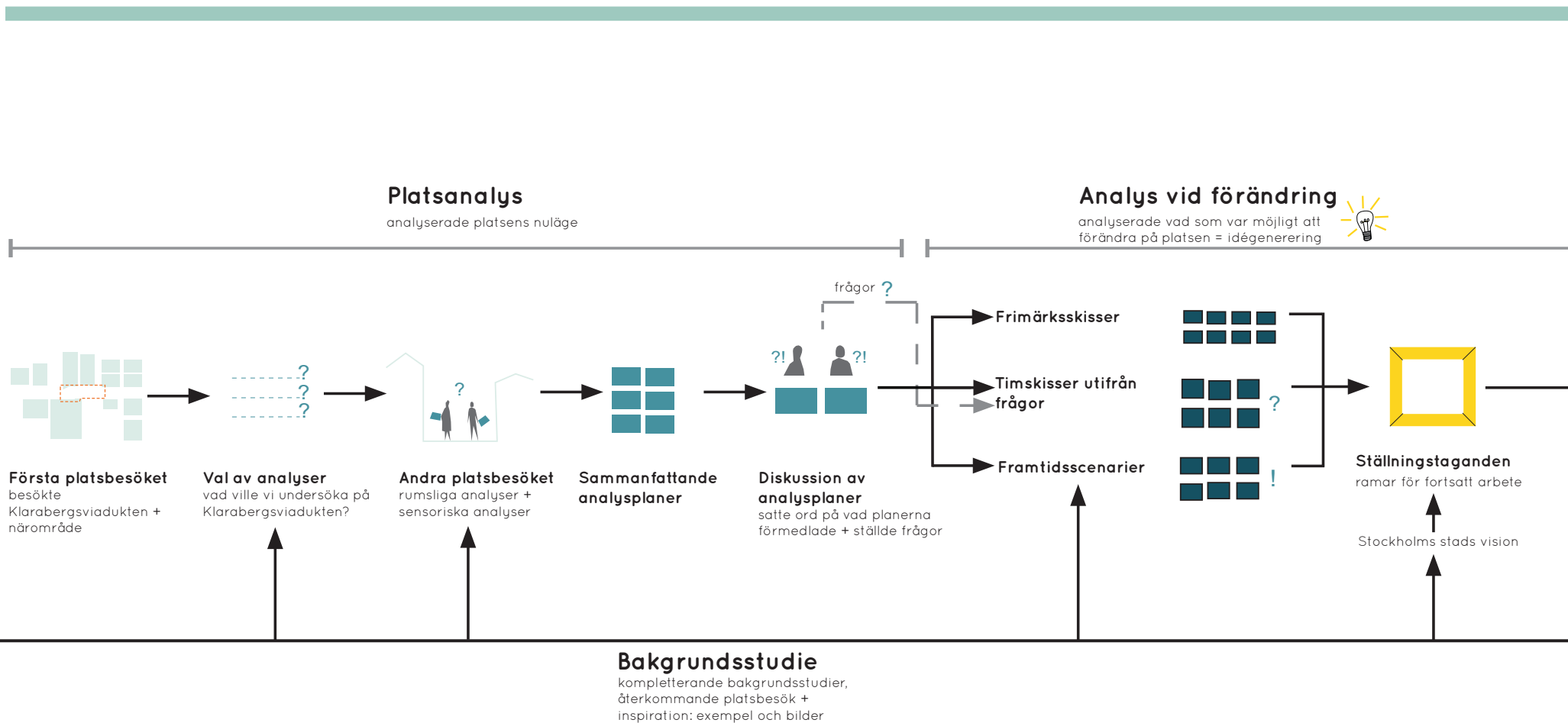
Precis som Lawson beskriver har vägen att gå från problem till lösning inte varit linjär. Vår egentliga arbetsgång, från början till slut, har varit mer av ett virrvarr av med- och motgångar som tillslut ledde till ett slutgiltigt förslag (se Figur 4. *Egentlig arbetsgång* nedan).

Även om vi redovisat vår arbetsgång tydligt i flera steg betyder det inte att processen varit enkelriktad. Analys, syntes och utvärdering har givit upphov till nya alternativa lösningar men också nya frågor. Många skeden har skett parallellt och vissa moment återkommit. Inspiration kan ha kommit på fritiden, då idéer fått gro från dagens arbete. Metodskissen (se Figur 5 och 6. *Metodskiss del 1 & 2*, ss. 16-17) visar på vår schematiska arbetsgång, vilka beslut som tagits för att fortsätta till nästa del i arbetsgången och slutligen lett till en slutprodukt. Loopar har gjorts i alla steg i processen men vi har valt att redovisa ordningen linjärt för att skapa en bättre förståelse. Med loopar menar vi att vi tänkt om, gått tillbaka i arbetsgången och reviderat gamla beslut. När loopar gjorts och förändringar skett i tidiga skeden har det gett följder och effekter i senare steg i arbetsgången.

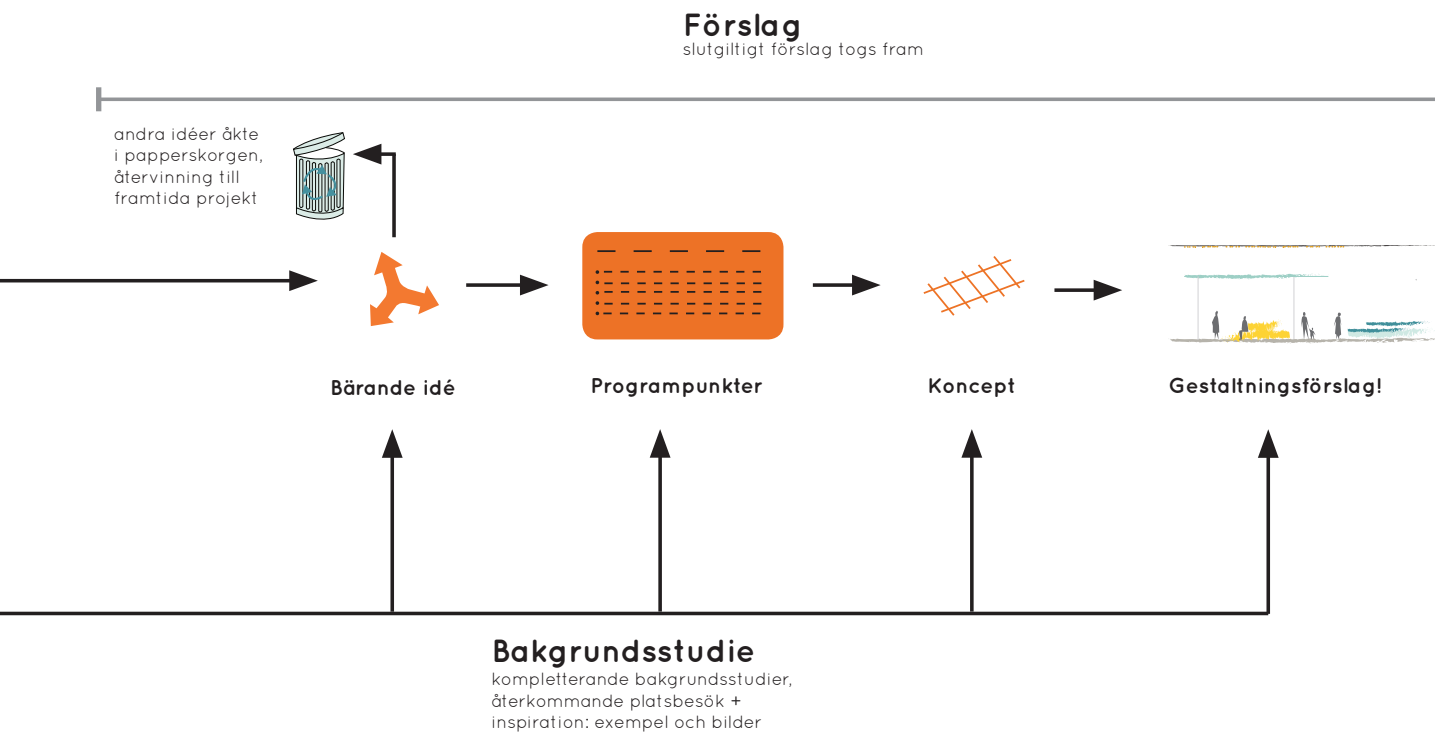
Under arbetets gång har det varit viktigt för oss att båda två varit delaktiga i alla processer och att alla beslut fattats gemensamt. Vi skissade ofta på eget håll för att inte påverkas av varandra och för att kunna få olika idéer att sedan jämföra och diskutera. Vi har försökt utnyttja fördelarna av att skriva vårt examensarbete i par genom att just diskutera allt material vi producerat.



Figur 4: Egentlig arbetsgång. Bilden illustrerar vår egentliga arbetsgång under hela arbetet.



Figur 5. Metodskiss del 1. Bilden redovisar vår schematiska arbetsgång.



Figur 6. Metodskiss del 2. Bilden redovisar vår schematiska arbetsgång.

Skissande som arbetsmetod

Skissande har varit ett arbetsätt vi använt oss av genom hela processen. Lawson (2006, s. 26) menar att skissande är mer än bara ett sätt att kommunicera utan att det är en viktig del av tankeprocessen som vi kallar för design. Skissandet har följt som en röd tråd genom hela arbetet och fungerat som en dialog. Vi har använt skissande som en dialog på flera plan där vi ställt frågor till platsen. Det har varit ett kommunikationsverktyg för att förmedla och redovisa idéer för varandra, vår handledare och andra vi diskuterat arbetet med. Skissandet har även inneburit en inre dialog mellan oss själva och pappret. Genom denna process har vi kunnat testa olika idéer och få en djupare förståelse av platsen, dess problem och möjliga lösningar.

Skisser gjordes inledningsvis i form av enkla planer för hand på skisspapper och vanliga blanka A4 papper med breda tuschpennor. Detta för att inte bli för detaljerade. Vi skissade med flera utgångspunkter och i olika skalor. Vi undersökte sedan våra idéer i byggande av en arbetsmodell. Modellbyggandet skedde i skala 1:200 för att få en helhetsbild och för detaljer i skala 1:50. Modellen hjälpte oss att undersöka volymer och rumslighet. I slutskedet skissade vi i datorprogram som SketchUp och AutoCAD.

Bakgrundsstudie

Syftet med bakgrundsstudien var att ge ett faktaunderlag om trafikslagen, stadsrummet och dagens situation samt den valda platsens förutsättningar. Utgångspunkten för uppsatsen var från start Stockholms stads (2015) rapport *Klarabergsgatan och delar av city Vägledning för stadsrummens gestaltning*. Rapporten har använts som bakgrund då vi studerade utvecklingen av intilliggande Klarabergsgatan. Vidare har återkommande platsbesök på Klarabergsviadukten skett under hela arbetets gång för att inhämta information.

För att finna principer för stadsbyggande använde vi oss främst av teori och litteratur som introducerats under utbildningen, som Gehl, Lynch och Carmona. Under arbetets gång har vi sökt litteratur. Vi har sökt på SLU bibliotekets söksida Primo, Libris och google.se. Sökorden vi använt oss av har varit Klarabergsgatan, Rivningen av Klarabergskvarteren, Citysaneringen, Klarabergsviadukten, Centralstationen och Cityterminalen. Vi har även använt oss av Riksantikvarieämbetets söktjänst.

För mått och dimensioner i utformning av vägbanor och andra trafiklösningar har vi utgått ifrån *Arkitektens handbok* (Hidemark & Bodin 2017) och *Cykeln i staden* (Eriksson et al. 2009). Andra mått och dimensioner som använts har hämtats direkt från tillverkarens sortiment.

Inspiration: exempel och bilder

För att väcka nya tankar och hitta inspiration sökte vi exempel och bilder. Då vi valde inspirationsexempel utgick vi ifrån platser som vi besökt tidigare under utbildningen. Nørreport Station och Hyllie torg har dock inte besökts och analyserats på plats under skrivandet av uppsatsen.

Från början valde vi mellan flera olika exempel, några av dem var Hefei Wantou & Vanke Paradise Art Wonderland i Kina och Almeres Station i Nederländerna. Slutligen valde vi bort dessa exempel eftersom vi inte hade möjlighet att besöka dem och skapa en egen uppfattning. Vi valde slutligen exempel vi besökt tidigare och som var sådana som vi uppfattade som rum för resande med plats för rörelse och vistelse.

Nørreport Station och Hyllie torg studerades utifrån sitt sätt att ge en transportnod karaktär. För att ta reda på mer information om dessa projekt användes *Landezine* (2018) och *Landskap nu!* (Drougge, Kling & Westermark 2016).

Inspirationsbilder har vi funnit på Pinterest, Flickr och i diskussion med andra verksamma. Många av bilderna har endast använts som inspiration men några av bilderna har vi även använt för att förklara vårt förslag.

Platsanalys

I den här delen analyserade vi Klarabergsviaduktens nuläge. I inledande skede av platsanalysen skedde ett första platsbesök för att skapa en översiktlig bild av Klarabergsviadukten och dess närområde. Efter platsbesöket valde vi olika typer av analyser som ansågs intressanta att undersöka på Klarabergsviadukten. I enlighet med Stahlschmidt, Swaffield, Primdahl och Nellemann (2017, s. 3) är vår platsanalys uppdelad. Vi har valt att utifrån deras begrepp *spatial patterns and their visual expression* använda oss av begreppen rumslig och sensorisk analys. Den rumsliga analysen tar vara på platsens fysiska förutsättningar. Sensoriska analyser är den typ av rumsliga analyser som inte bara handlar om fysiska förutsättningar utan det som vi människor upplever med våra sinnen (främst syn och hörsel).

Exempel på rumsliga analyser:
trafiksituation, entréer och målpunkter.

Exempel på sensoriska analyser:
Lynch, Cullen och Nolli.

Vid andra platsbesöket utfördes rumsliga analyser av platsen. Vi utförde även sensoriska analyser inspirerade av Lynch, Nolli och Cullen. Utifrån besöket skissades sammanfattande analysplaner skissade för hand, en plan för varje vald aspekt. Detta gjorde det lätt att få en överblick över det valda aspekterna var och en för sig, men gav också möjligheten att lägga

kartor på varandra för att komplettera information.

Utifrån våra analysplaner, fördes en gemensam diskussion för att sätta ord på den information planerna förmedlade. Analysen gav även upphov till mängder av frågor. Stahlschmidt et al. (2017, s. 5) beskriver analyskedet som att separera olika delar av områdets förutsättningar och studera deras relationer till varandra för att få en bättre förståelse av platsen. I nästa del av arbetsgången, syntesen, sattes materialet från analyserna ihop för att skapa en helhet och ge möjlighet att dra slutsatser. Syntesen förde samman informationen från våra analysplaner. Frågorna togs vidare och användes vid *Timskisser utifrån frågor* i nästa del av metoden.

Vid de sensoriska analyserna har vi valt att inspirerats av klassiska analysmetoder. Dessa presenteras kortfattat nedan.

Lynchs analysmetod

Kevin Lynch, amerikansk stadsplanerare och arkitekt har skrivit boken *Image of the city*. I boken skriver Lynch (1960) att staden på stadsdelsnivå kan analyseras genom fem typer av element: stråk, barriärer, enhetliga områden, noder och landmärken. Lynch beskriver stråk som linjära element som

människor rör sig längs med. Stråk kan vara gator, gångvägar och järnvägslinjer. Människor upplever staden medan de rör sig längs dessa stråk. Barriärer beskrivs som linjära element som inte upplevs som stråk av människor. De är mer eller mindre lätta att ta sig igenom. Enhetliga områden beskriver Lynch som större delar av staden som människor kan vandra in och ut ur. Ett område upplevs ha ett eget sammanhang och har likheter inom sig som gör att man grupperar den som ett. Noder kan beskrivas som knutpunkter där gator korsas eller flera stråk möts. Här är det stor chans att människor stöter på en bekant. Landmärken är en annan typ av referens i staden som du som betraktare inte kan vandra in i, de är externa. Det kan exempelvis vara en skylt, byggnad eller ett berg och gör det lättare att hitta och orientera sig. (Lynch 1960, ss. 47-48)

Vi valde att inspireras av Lynchs principer i analysen eftersom det är ett effektivt sätt att analysera hur människor upplever en plats. Vi har översatt begreppen till svenska och använder oss av följande begrepp från Lynchs terminologi: *stråk, barriärer, enhetliga områden, noder och landmärken*.

Cullens analysmetod

Gordon Cullen är en brittisk arkitekt och teoretiker inom stadsplanering och har skrivit klassikern *The Concise townscape* (Stahlschmidt et al. 2017, s. 89). I sin bok beskriver han analysmetoden *serial vision* där han använder sig av sina sinnen (främst synen) som redskap för att analysera staden och dess platser (Cullen 1971, s. 9). Analyserna sker genom foton eller skisser för att beskriva sekvenser som upplevs längs vägen (Stahlschmidt et al. 2017, s. 89).

Vi har valt att inspireras av Cullens analysmetod *serial vision* och har fotograferat hur vi möter Klarabergsviadukten. Detta eftersom att vi anser det nödvändigt för studien av vår plats att ta hänsyn till vad platsen ansluter till. Analysen visar båda sidorna av viadukten men också byggnadernas entréer runtomkring.

Nollis analysmetod

Istället för att analysera vad som var utomhus och inomhus, fokuserade Giambattista Nolli i sin karta över Rom från 1748 på vad som var publikt eller privat område. Kartan visar vad som var öppet för alla invånare och vilka byggnader som begränsas av privat egendom. I kartan fick t.ex. insidan på kyrkan presenteras i samma utseende som gator och torg. Privata områden markerades som döda zoner. (Stahlschmidt et al. 2017, s. 91)

Vi har valt att inspireras av Nollis analys för att visa på relationen mellan offentliga och icke offentliga ytor kring vårt område. Genom analysen ställer vi frågor kring vilka platser alla besökare har tillgång till och vilka som är privata kring Klarabergsviadukten.

Analys vid förändring

Med *analys vid förändring* menar vi analyser av vad som är möjligt att förändra på Klarabergsviadukten. I detta steg i arbetsprocessen använde vi oss av skissande som metod i form av frimärksskisser, timskisser utifrån platsanalysens frågor och framtidsscenarioer. Analyserna fungerade som en idégenerering inför framtagande av vårt förslag.

Därefter sattes materialet från *analys vid förändring* samman för att skapa en helhet och ge möjlighet att dra slutsatser. Syntesen samlade den information vi tidigare fått från platsanalyser med informationen från analys vid förändring.

Våra metoder för analys vid förändring presenteras kortfattat här efter.

Frimärksskisser

Vid frimärksskisserna använde vi oss av skisspapper och ritade på fri hand upp fasaderna som vi mindes dem. Skisserna gjordes medvetet små, cirka 5x5 cm för att inte bli för detaljerade. Vi såg skissandet som en visuell motsvarighet till brainstorming, där spontana idéer skissades under kort tid, cirka fem minuter. I den här delen av skissande fick våra idéer sprudla, utan krav på att vara realistiska.

Timskisser utifrån frågor

Timskisser utifrån frågor användes som ett sätt att generera idéer och att belysa problemställningar från olika håll. I den här metoden skissade vi utifrån frågor som kommit upp under platsanalysen. Vi kunde lägga fokus på en del av uppgiften istället för att jobba med hela platsen samtidigt. Vi skissade på utskrivna A4 papper med fasadlinjer i skala 1:1000 och gjorde en skiss per fråga. Skissandet skedde enskilt, för att sedan kunna jämföra och diskutera gemensamt.

Exempel på frågor vi utgick ifrån:

- Hur stor plats kan trafiken få ta på platsen?
- Hur kan vi planera bussfilerna och hur ska de se ut?
- Vart kan hållplatserna placeras?
- Hur ansluter vi till omgivningen?

Framtidsscenarier

För att i idégenereringen frigöra oss från dagens förutsättningar valde vi att arbeta med framtidsscenarier. Vid denna metod skissades en framtidsbild av Klarabergsviadukten för att vidga våra vyer. Hur skulle platsen kunna se ut i framtiden under givna förutsättningar? Vi arbetade med varje skiss cirka fem till femton minuter. Skissandet skedde på en utskrift i A4 med färdiga fasadlinjer i skala 1:1000. Vi skissade på egen hand, för att sedan föra en gemensam diskussion om scenarierna. Vi skissade i plan men hade även möjlighet att runt omkring visa sektioner eller inzoomningar för att visa våra idéer för varandra. Kompletterade ord eller frågor som uppkom under arbetet skrevs ned direkt på skisserna. Vi hade möjlighet att skissa två förslag eller tankar på varje scenario, då den första skissen kunde leda till nya idéer. Tjocka tuschpennor i färg och tunna svarta pennor användes för att kunna bli lite mer detaljerad när det behövdes. Scenariona fick oss att se platsen ur ett nytt perspektiv och släppa några av våra tidigare föreställningar. Genom denna process tog vi reda på vad olika scenarion kunde få för visuellt uttryck och vad platsen har för utvecklingsbara potentialer.

Enligt Albrechts (2012, s. 54) så är visionen i sig ett ramverk för riktning och tillvägagångssätt. Då vi arbetade med scenarier använde vi oss av olika kategorier för våra visioner. Kategorierna baserades på vilken typ av vision scenariot utgick ifrån. Gaffikin & Sterrett (2007, s. 163) använder sig av tre olika typer av kategorier för framtidsbilder.

Möjliga - riktar sig mot utveckling, traditionellt sett i relation till näringsliv.

Exempelvis:

Vad händer om medeltemperaturen sänks?

Sannolika - en rimlig framtid utifrån metoder och teoribildningar.

Exempelvis:

Vad händer om mängden gående ökar extremt?

Föredragna - skapar en bild av var man vill vara inom en viss tidshorisont.

Exempelvis:

Vad händer om järnvägen utvecklas?

Ställningstaganden

I processen med att ta fram ett gestaltungsförslag på en befintlig plats behövs ställningstaganden göras för att konkret kunna gå vidare på en mer detaljerad nivå. Ställningstagandena togs utifrån vår syntes och vår bakgrundsstudie tillsammans med Stockholms stads vision för området. Detta blev våra ramar för framtagning av vårt förslag.

Förslag

Utifrån följande ordning togs det slutgiltiga förslaget fram. Skissandet löpte i flera faser och i olika detaljeringsnivå, från helhet till detalj.

Bärande idé

Efter *analys vid förändring*, syntes och ställningstaganden samlade vi de idéer vi fastnat för. Vi formade en bärande idé för att kunna sälla bland våra många idéer. Detta innebar att andra idéer åkte i papperskorgen för att återvinnas i framtida projekt. Den bärande idén formade riktlinjer för dispositionsplan och funktioner på platsen.

Programpunkter

Programpunkterna utvecklades ur synes, ställningstaganden och bärande idé. De blev våra riktlinjer och mål för gestaltningen av Klarabergsviadukten, en språngbräda för fortsatt arbete.

Koncept

Konceptet gav riktning i framtagande av gestaltungsförslaget. Det hjälpte oss att hålla ihop gestaltningens olika delar i fråga om form och material.

Gestaltungsförslag

Förslaget redovisades i plan, sektion samt i perspektivistiska bilder. Program som används för den slutgiltiga presentationen av förslaget var AutoCAD, Photoshop, Illustrator och Sketchup.

Bakgrundsstudie

Här följer en redogörelse av stadsplaneringsideal, tankar om olika typer av trafikslag, kvaliteter för stadsrum, teoretisk bakgrund till begreppet nod, historik av Klarabergsviadukten och dess omgivning samt Klarabergsgatans sentida utveckling.

Stadsplaneringsideal

Stadsrum har sett olika ut genom tiderna utifrån vilka idéer som varit dominerande. Vad ett gott stadsrum innebär har styrts av rådande stadsbyggnadsideal och därmed varierat med tiden.

Ett ideal är ur ett teoretiskt perspektiv något som gränsar mot utopi: önskvärt och förebildligt men också ouppnåeligt (Nationalencyklopedin 2018c). Inom funktionalismen som introducerades under 1920-talet slogs det fast att staden skulle delas upp i storskaliga områden med skilda funktioner. Vidare förespråkades bättre hygieniska förhållanden med avseende på *sol, ljus och luft* samt ett närmast industriellt byggande (Åström 1993, s. 125). Åström menar vidare att detta ledde till funktionsseparering och med den växande bilismen också trafikseparering. Det var då dessa tankeströmningar var dominerande som Klarabergsviadukten med omgivning fick sitt nuvarande utseende (Stockholms stad 2015, s. 10).

Idag ser idealen för stadsrum annorlunda ut. Stockholms stad beskriver dagens situation som att en ökande befolkning lett till att stadens utveckling skiljer sig mot förr då bilen fick ta större plats (Stockholms Stad 2015, s. 10). Rådande planeringsideal innebär att staden ska optimeras för gående, cyklister och kollektivtrafik (Stockholms stad 2015, s. 3). En utredning av Klarabergsgatan som bilfri där mera ytor bland annat ges till gående och cyklister ligger som grund för Stockholms stads vägledning för gatans gestaltning (Stockholms stad 2015, s. 4).

Tankar om trafikslag

Olika typer av trafikslag konkurrerar ofta med varandra om samma utrymme. Bilar, cyklar och gående är de vanligaste formerna av individuella sätt att färdas. Nedan redovisar vi vad tongivande teoretiker anser om stadens offentliga rum.

Bilar

Vi kan tydligt se i städernas historia att planering och urbana strukturer har påverkat människors beteenden och hur städer fungerat. Jan Gehl (2010 s. 9), dansk arkitekt och professor i stadsplanering menar att städernas gator blev fyllda med körande och parkerade bilar i strävan att hinna ikapp den växande biltrafiken.

Att avlasta infrastrukturen genom att bygga fler vägar och parkeringsplatser leder bara till mer trafik och mer trängsel. Antalet bilar i staden är direkt kopplat till vilket utrymme bilen får ta i anspråk. Att bygga nya vägar är en direkt inbjudan till att köpa och köra mer bil menar Gehl (2010, s. 9). Gehl menar att om vi planerar bort bilar i staden leder det till ett bättre stadsliv (Gehl 2010, s. 13).

Matthew Carmona, arkitekt, expert åt Brittiska regeringen och verksam vid University of Nottingham (Carmona, Heath, Oc & Tiesdell 2006, s. 31) lyfter flera problem som finns med bilberoende. Han menar att det inte bara är dåligt för miljön utan även för ekonomin och sociala faktorer. Carmona hävdar precis som Gehl att biltrafik leder till ett sämre stadsliv.

Cyklister

Att cykla är mer hälsosamt än att gå (Carmona, et al. 2010, s. 238). Gå och cykla är de mest resurseffektiva transportmedlen samtidigt som det är väldigt platseffektivt (Gehl 2010, s. 105).

För att skapa bättre förutsättningar för cyklister behövs framförallt lägre hastighet i biltrafiken och fler cykelbanor (Carmona et al. 2010, s. 238). För att få ett bra nätverk för cyklister behövs utrymme och att minimera antalet avbrott, stopp och störningar (Gehl 2010, ss. 186-187). Ytterligare en faktor som är avgörande för att göra cykeln till en integrerad del av transportsystemet är tillgången till säkra cykelparkeringar vid stationer och transportnoder (Gehl 2010, s. 185). Det finns enligt Carmona et al. (2010, s. 238) ett intresse av cyklism som hålls tillbaka av dåliga förutsättningar för cyklisterna. Gehls (2010, s. 11) slutsats är samstämmig med Carmonas och menar att bättre förutsättningar för cyklister ger fler cyklister i staden.

Gående

Att gå innebär till skillnad från att åka bil så mycket mer än bara transport, det möjliggör ekonomiskt, socialt och kulturellt utbyte (Carmona et al. 2010, s. 201). Lyckade platser i staden karaktäriseras av ett rikt folkliv, där människor attraherar fler människor (Carmona et al. 2010, s. 205). Genom att stärka förutsättningarna för fotgängarna skapar vi inte bara fler som rör sig till fots utan också, det viktigaste, vi stärker stadslivet (Gehl 2010, s. 19).

En viktig del i att planera en stad för människor är skalan. Om inte skalan på platsen är anpassad efter människan kommer stadsmässiga egenskaper saknas (Gehl 2010, s. 162). En metod att skapa mänsklig skala är att göra mindre platser i större platser (Gehl 2010, s. 165). Då människor rör sig till fots är det även viktigt att platser är kontinuerligt sammanhängande (Carmona et al. 2010, s. 202).

I vårt nordiska klimat inbjuder ett gott mikroklimat människor att vara utomhus även under kalla dagar (Gehl 2010, s. 169). Soliga lägen bör utnyttjas för vistelse, men det är även viktigt att planera för skugga (Whyte 1980, s. 42).

Det här tar vi med oss:

- Att planera bort bilar i städer leder till ett bättre stadsliv.
- Cykelparkeringar är viktiga vid stationer och transportnoder för att cyklar ska användas.
- Goda förutsättningar för cyklister ger fler cyklister i våra städer.
- Stadslivet stärks av goda förutsättningar för fotgängare.
- Större platser kan delas in i mindre delar för att skapa en mänsklig skala.

Kvalitéer för stadsrum

Carmona (et al. 2006) beskriver i boken *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design* vilka dimensioner som är centrala vid utformning av stadsmiljöer.

Den morfologiska dimensionen

Handlar om rummets fysiska form och anslutningar till omkringliggande delar av staden. Kvarter och rutnätstruktur är att föredra. Permeabilitet är viktigt för att uppnå detta. Återvändsgränder ska undvikas och vägar ska sluta i andra vägar eller platser. (Carmona et al. 2006, s. 86)

Den perceptuella dimensionen

Beskriver människans upplevelse av sin omgivning. Hur folk uppfattar, värderar, finner mening och ger mening åt en urban miljö (Carmona et al. 2006, s. 105). Det är aspekter som är avgörande om människor ens uppfattar ett område som en plats. Carmona et al. (2006, s. 99) menar att det finns tre huvudsakliga kategorier för vad som skapar upplevelsen av en plats: aktivitet, form och mental bild.

Nedan följer en redogörelse av kategorierna som är relevanta för vårt arbetet.

Aktivitet avser: diversitet, vitalitet, titta på människor, uteliv, event, öppettider, flöde och kommers.

Form avser: skala, intensitet, förhållande mellan byggnad och plats, permeabilitet och landmärken.

Den tredje kategorin *mental bild* innefattar begrepp som är subjektiva för besökaren. Därför är de enligt oss svåra att använda i ett gestaltungsarbete då de kräver en omfattande medborgardialog som inte finns för Klarabergsviadukten i dagsläget.

Den sociala dimensionen

Denna dimension handlar om vem platsen egentligen är till för (Carmona et al. 2006, s. 129). Vilka är de underliggande sociala målen och värderingarna? Carmona et al. (2006, s. 106) framhåller fem nyckelaspekter för den sociala dimensionen: relationen mellan människan och plats, offentlighet, grannskap, säkerhet och trygghet samt tillgänglighet.

Den visuella dimensionen

Estetik och arkitektonisk stil är här det centrala. Hur byggnader, gata och möblering är utformade (Carmona et al. 2006, s. 164). Tillsammans skapar de ett visuellt intryck som förstärker platskänslan. Carmona et al. (2006, s. 164) använder sig av *English Heritage's* strategi för att exemplifiera hur man konkret kan designa för att ge önskade visuella intryck:

- Utseende, ta hänsyn till historisk kontext och platsspecifika uttryck.
- Materials lämplighet för de ändamål de ska fylla.
- Designa robust med tanke på underhåll med lång tidshorisont.
- Undvik oordning.
- Ha omsorg för fotgängare.
- Ha omsorg för människor med funktionsnedsättningar.
- Kollektivtrafik, cyklister och fotgängare ska ges särskild hänsyn.

Den temporära dimensionen

Dimensionen innebär vilken inverkan tidsaspekten har på platsen (Carmona et al. 2006, s. 210). Hur hanteras förändring? Cykliskt, natt och dag samt årstider. Linjärt, hur platsen åldras med tiden och framtida utveckling. Kontinuitet på platsen är även något som värdesätts (Carmona et al. 2006, s. 193). Att formge robust och flexibelt är önskvärt (Carmona et al. 2006, ss. 202-203).

Det här tar vi med oss:

- Platsen vi gestaltar bör ha goda anslutningar till den omkringliggande staden
- För att en plats ska uppfattas som en god plats, måste det både finnas förutsättningar för aktivitet samtidigt som platsen är anpassad med avseende på skala, intensitet och orienterbarhet.
- Skapa en plats för alla människor där människan ges särskild hänsyn.
- Bör bidra till trygghet och tillgänglighet.
- Sträva efter ändamålsenlighet och ordning i gestaltande.
- Gestalta robust och flexibelt för framtiden.

Begreppet nod

Kevin Lynch är ett av de stora namnen inom arkitektur som tidigt arbetade med begreppet nod. Hans analysteori innefattar fem typer av element där nod är en av dem. Lynch definierar själv en nod enligt följande:

“*Nodes are points, the strategic spots in a city into which an observer can enter, and whith are the intensive foci to and from which he is traveling.*”
(Lynch 1960, s. 47)

En nod är enligt vår tolkning av Lynch en strategiskt belägen plats i en stad med ett tydligt centrum därifrån resande är möjligt. Det finns enligt Lynch två aspekter som är avgörande för att en plats ska vara en nod (Lynch 1960, ss. 47-48). Den första är att det är en plats där olika färdvägar korsas eller går samman. Den andra är att det är en koncentration i den fysiska miljön vilket kan vara en effekt av en funktion eller karaktär på platsen. Många noder innefattar båda dessa aspekter (Lynch 1960, s. 48). Lynch (1960, s. 47) exemplifierar en nod som en plats där vägar korsas och går samman eller där det sker ett avbrott i transportnätet (en plats för byte i av färdmedel). Detta innebär att det blir en plats där många resande människor samlas.

Sammanfattningsvis innebär det att en nod enligt Lynchs definition är en plats för den resande människan. En plats som många människor rör sig till och från. Här sammanstrålar och möts människor i livets alla skeden på väg ut i världen. Här byter människor transportmedel, exempelvis från tåg till buss, från cykel till spårvagn, gående till tunnelbana. Noden är en plats där människor rör sig mellan olika transportmedel. Det uppstår vid dessa byten både ett rumsligt och tidsligt glapp för resenären. Vistelse blir därför även det centralt för en nod.

Det här tar vi med oss:

- Begreppet *nod* ger en tydlig bild vad Klarabergsviadukten är för plats och i vilken riktning vi bör utveckla den.

Kvalitéer för rörelse

Att gå är den grundläggande formen av rörelse för oss människor. Människor i rörelse är en grundläggande del i upplevelsen av en stad (Carmona et al. 2010, s. 201). Oavsett om det handlar om en långsam söndagspromenad eller att ta sig från tåget till bussen så är de grundläggande kraven för en bra promenad samma. Det viktigaste är att kunna röra sig fritt och obehindrat (Gehl 2010, s. 121). I och med bilens intåg i staden blev fotgängarna förpassade till att trängas på smala trottoarer trots att de är betydligt fler än biltrafikanterna (Gehl 2010, s. 122). Åtgärder

som minskar biltrafiken, exempelvis breddning av trottoarer på körbanans bekostnad, ökar kvalitén för gående (Carmona et al. 2010, s. 237).

En plats med goda möjligheter för rörelse kan vara oanvänd på grund av låg estetisk standard (Carmona et al. 2010, s. 206). Avbrott i gångbanor ska undvikas för att skapa ett bra gångstråk (Gehl 2010, s. 124). Trafikljus bör även undvikas då de skapar ett avbrott och en orimligt lång väntan för gående samt resulterar i att gående rör sig i stora klungor (Gehl 2010, ss. 124-125).

Platser som har goda anslutningar uppmuntrar till att många fotgängare rör sig på platsen (Carmona et al. 2010, s. 205). För att skapa en god upplevelse för gångtrafikanter bör sträckan delas upp i mindre upplevda delar där människor kan röra sig från ett område till ett annat (Gehl 2010, s. 127). Den gåendes upplevelse och vad den ser spelar därför stor roll. Människor föredrar den kortaste vägen för att nå sina mål (Gehl 2010, ss. 126-127). Gehl (2010, ss. 129-133) redovisar vad som ger kvalité för gående:

- Markbeläggning (mönster och textur)
- Intensiva upplevelser
- Levande fasader
- Höjdskillnader
- Inga hinder

Fotgängare tenderar att röra sig snabbare vid en gata som uppmuntrar ett linjärt rörelsemönster (Gehl 2010, s. 120).

Det här tar vi med oss:

- Bra kvalité för gående är alltid densamma.
- Fri och obehindrad rörelse är viktig.
- Bra kvalitéer för gående enligt Gehl; markbeläggning, platt, inga hinder och en intensiv upplevelse.

Kvalitéer för vistelse

Vistelse beskrivs av Nationalencyklopedin som att *”uppehålla sig under jämförelsevis lång tid på viss plats”* (Nationalencyklopedin 2018b). Väntan innebär att under en viss tid invänta en (trolig) framtida händelse (Nationalencyklopedin 2018a). Under denna tid är alltså individen mer eller mindre överksam.

Detta innebär att väntan är en form av vistelse. Jan Gehl använder sig (bland annat) av två olika kategorier av aktiviteter för människan i staden: valbara och nödvändiga (2010, s. 21). Vistelse är en valbar aktivitet medans väntan är en nödvändig aktivitet. För att någon ska vilja vistas på en plats krävs god platskvalité (Gehl 2010, s. 134). Exempelvis vatten på en plats ökar dess attraktivitet för vistelse. Carmona et al. (2006, s. 88) och Whyte (1980, s. 48) pekar på att vattenljud kan hjälpa till att mildra trafikbullrets påtaglighet. Whyte (1980, ss. 47-48) framhåller även nyfikenheten och lekfullheten som vatten väcker hos människor.

En stads kvalité kan uppskattas genom att se hur många som inte rör sig (Gehl 2010, s. 134). Om många har valt att stanna på en plats innebär det att det finns anledning att stanna. Den stadsmässiga kvalitén är då så pass inbjudande att folk väljer att uppehålla sig. Var folk väljer att uppehålla sig och stanna till beror ofta på möjligheten att observera andra människor (Carmona et al. 2010, s. 201).

Vistelse sker främst på två olika sätt, antingen stående eller sittande. Att stå är en aktivitet som sker under en relativt begränsad tid då det i längden blir obekvämt (Gehl 2010, s. 135). Då människor vistas på en plats stående söker de sig till kantzonerna på platsen. Gehl kallar detta för *the edge effect* (2010, s. 137). Han resonerar om att detta beror på det grundläggande behovet att med skydd i ryggen ha god överblick av landskapet framför sig.

Vid längre perioder av vistelse föredras sittande framför att stå. Sittande kräver mer av platsen än att stå (Gehl 2010, s. 135). Desto längre vistelse desto viktigare är sittplatsens lokalitet och kvalité för individen (Gehl 2010, s. 140). Gehl (2010, s. 140) redovisar vilka kvalitéer en god sittplats ska ha:

- Bra mikroklimat
- Bra placering, lämpligen i en kantzon med skydd i ryggen
- God vy
- Ljudnivå som tillåter konversation
- Inga föroreningar

För yngre spelar sittplatsens utformning och placering av mindre roll. Desto äldre personen är desto större betydelse får komfort. Bra sittmöbler har både arm- och ryggstöd samt är byggda med material som är sittvänliga (Gehl 2010, s. 143).

En viktig del av i att gestalta platser för människor är att ge skydd mot väder och vind (Carmona et al. 2006, s. 185).

Det här tar vi med oss:

- Vatten skapar både intresse och bidrar till en god ljudmiljö.
- Både sittande och stående är viktigt för vistelse.
- En god plats för vistelse är också en god plats för väntan.
- Kvalitéer för vistelse enligt Gehl: mikroklimat, placering av sittplatser (skydd i ryggen), god vy över platsen och folklivet, ljudnivå, vatten, hög arkitektonisk nivå.
- Komfort är viktigt för äldre.
- Ju längre vistelse desto högre kvalitetskrav.
- Det är viktigt att gestalta för väder och vind.

Historik

Klarabergsviaduktens och omgivningens sentida historia redovisas nedan.

Budget för stationshus, banhall och bangård lades av regeringen för Stockholms Centralstation (Sandin 2012, s. 33). Med hjälp av en befolkningsprickkarta kan det beräknas att det under den aktuella tidsperioden bodde cirka 400 personer i det område där Centralstationen skulle byggas. (Sandin 2012, s. 35)

Som en del i citysaneringen rivs delar av Klarakvarteren. Anledningen var inte enbart att höja bostadsstandarden. Växande kontorsvolym och den ökande biltrafiken ställde krav på förnyelse. Tillkom gjorde även tunnelbanebygget som gjorde det tekniskt och ekonomiskt försvarbart att schakta och riva. (Åström 1993, ss. 111-113)

Sergels torg invigs. Idén hade funnits sedan 30 år tillbaka. Kulturhuset stod klart 7 år senare. (Stockholms stad, 2018)

Clityterminalen byggs. Ritades av Ralph Erskine med flera. (Riksantikvarieämbetet 2018b)

Tätskiptsrenoveringen beräknas vara avslutad. (Stockholms stad 2015, s. 6)

Tätskiptsrenovering inleds på Klarabergsgatan. (Stockholms stad 2015, s. 4)

Ny vänt hall byggs på överdäckning av spåren. Innehåller biljetthall och trappor till spåren och Centralstationens vänt hall. Byggnaden har även entréer mot Klarabergsviadukten. (Riksantikvarieämbetet 2018c)

Arbetet med **sammanbindning av Klarabergsgatan med Kungsholmen** fullbordas, bygget skedde i etapper. (Dufwa 1985, s. 193)

Under 70-talet växer sig **kritiken mot den storskaliga förnyelsen och citysaneringen** stark. Fortsättningsvis har förnyelsen av centrala Stockholm skett i ett lugnare tempo. (Åström 1993, s. 115)

Klarabergsgatan breddas över Vasagatan. (Det som vi denna uppsats kallar Klarabergsviadukten) (Konsthögskolan 1989, s. 37)

Från och med den 17 januari 2017 blev **Klarabergsgatan bilfri** och kommer förbli det i framtiden. (Epstein 2017)

Åhléns byggs. (Petersens & Bedoire 1985, s. 26)

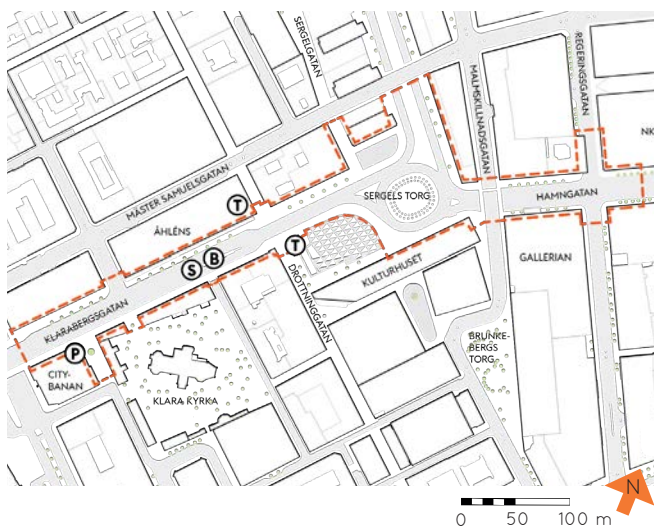
En förbindelse mellan Norrmalm och Kungsholmen fastställs i en generalplan. (Dufwa 1985, s. 192)

Uppfart från Klarabergsleden till **Klarabergsviadukten** byggs. (Konsthögskolan 1989, s. 146)

Figur 7. Tidslinje över Klarabergsgatans och dess omgivnings historia.

Klarabergsgatan idag

År 2012 inleddes Stockholms stads renoveringsprojekt av Klarabergsgatan och omkringliggande delar mot Sergels torg. Tåtskikt samt beläggning på gatorna ska bytas och spårvägsdragning förbereds (Stockholms Stad 2015, s. 4). En av de ursprungliga tankarna som inte genomfördes var att spårvägslinjen skulle förlängas till Hornsberg på Kungsholmen (Sandin 2012, s. 128). I och med renoveringsprojektet har staden fått tillfälle att rusta upp de offentliga rum och gator som finns inom området för renoveringsarbetet. Detta innebär dock att arbetet har slutat vid Klarabergsviadukten precis där bron börjar.



Figur 8. Tåtskiktsrenoveringens omfattning (Stockholms Stad 2015, s. 5) © Dinelljohansson. Medgivande: Stockholms stad.

Förutsättningar

I Stockholms Stads dokument (*Klarabergsgatan och delar av City: Vägledning för stadsrummens gestaltning*) görs en analys av området samt en vision och intentioner för Klarabergsgatan beskrivs. Detta utmynnar i principer och gestaltning för Klarabergsgatan (Stockholms stad 2015, s. 4).

En av förutsättningarna som ändras drastiskt för Klarabergsgatan är att den blir bilfri (Stockholms Stad 2015, s. 4). Idag rör sig 40 000 fotgängare och 15 000 cyklister per dygn längs Klarabergsgatan och tidvis uppstår trängsel. Stockholms stad räknar med att antalet människor som rör sig på denna plats kommer fördubblas av fram till 2030. Cyklister var tidigare hänvisade till samma filer som bilarna och den höga hastighetsbegränsningen på 50 km/h vilket gjorde att gatan hade låg standard för blandtrafik (Stockholms stad 2015, s. 4).

Mål för Klarabergsgatan

Stockholms stads analys utmynnar i fyra teman som övergripande mål för projektet (Stockholms stad 2015, s. 12):

Skala

- Verka för ökad diversitet i karaktär och skala i området.
- Tillföra möbler och träd av hög kvalitet samt i olika storlek och skala.

Kvalitet och omsorg

- Höja kvalitetsnivån i gestaltningen.
- Verka för samspel, kontinuitet och långsiktig hållbarhet i val av material.
- Eftersträva omsorg om detaljer.
- Förbättra underhållet och förvaltningen.

Orienterbarhet

- Tydliggöra och förstärka områdets identitet, stråk och viktiga målpunkter.
- Stärka struktur och kopplingar - skapa en tydlighet mellan olika stadsrum.
- Freda vissa zoner från upplåtelse för t ex uteserveringar och reklamskyltar samt övrig gatumöblering.
- Förstärka sambandet mellan den övre och nedre nivån vid Sergels Torg.

Upplevelsevärden

- Verka för tydligare och fler mötesplatser för olika målgrupper.
- Öka antalet offentliga sittplatser.
- Verka för en balans mellan offentliga och privata verksamheter.
- Eftersträva en flexibel användning av det offentliga rummet.
- Området upplevs tryggt och trivsamt genom förbättrad belysning där de arkitektoniska kvaliteterna tillvaratas.

Stockholms stads förslag för Klarabergsgatan

Gestaltningsförslaget innebär att ett nytt sammanhållande markbeläggningsmönster kommer att användas i kombination med en möblering. Soltorget och platsen framför Citybanans entré lyfts fram genom avvikande markbeläggning. Mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen är det bilfritt med en körbana för spårväg och bussar med hållplatser i mitten. Trottoarerna på båda sidor av gatan är breddade för gående och cyklister. Cyklisterna får en egen fil som löper mellan kollektivtrafiken och gångbanorna. På den norra

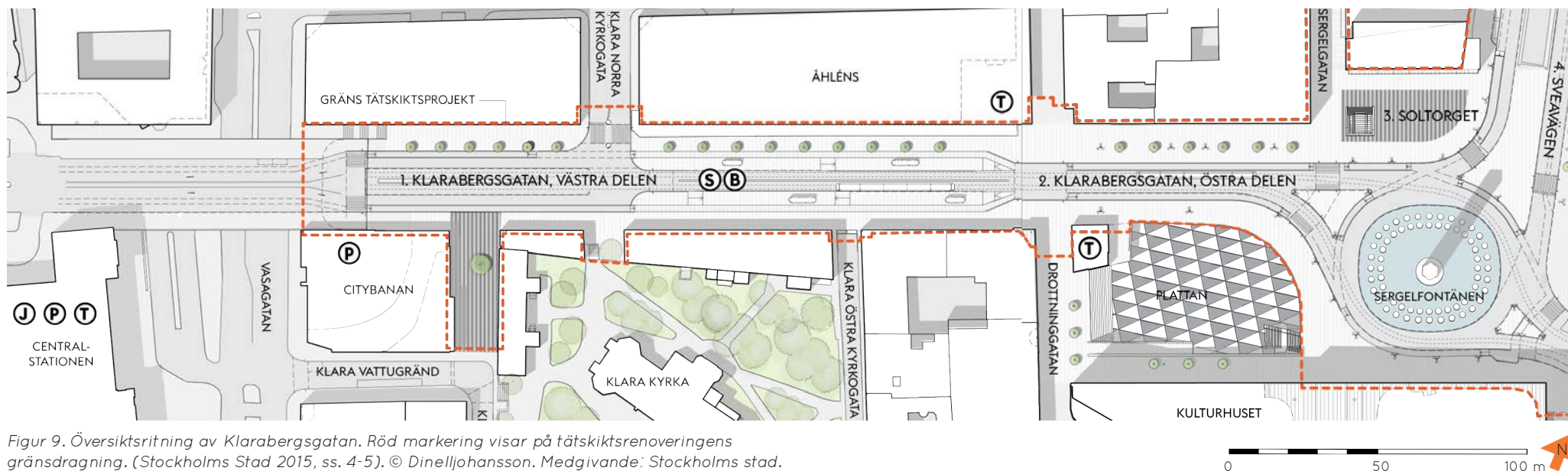
sidan görs en mer omfattande möbleringszon med en trädrad. Den södra delen är utrymmet mindre och gångbanan hålls fri. Körbanor knyts ihop mot Klarabergsviadukten vid västra plattformens slut.

Gestaltningsförslaget huvudsakliga element:

- Randigt markmaterial i betong
- Trädrad
- Separata zoner för kollektivtrafik, cyklister och gående
- Sammanhållande möbelprogram
- Spårvagnsstation

Det här tar vi med oss:

- Idén om att skapa ett stadsrum av en högtrafikerad gata och inspiration att göra något liknande på Klarabergsviadukten.
- Markbeläggning med ränder.
- Möbleringsprogram.
- Breddade stråk för gående och cyklister.
- Cyklisternas egen cykelfil.



Figur 9. Översiktsritning av Klarabergsgatan. Röd markering visar på tåtskiptsrenoveringens gränsdragning. (Stockholms Stad 2015, ss. 4-5). © Dinelljohansson. Medgivande: Stockholms stad.

Inspirationsexempel

Nedan presenteras de två inspirationsprojekt som vi använt oss av vid gestaltningen av Klarabergsviadukten.

Nørreport Station

Färdigställt: 2015

Yta: 10 000 kvm

Beställare: Köpenhamns stad och DSB

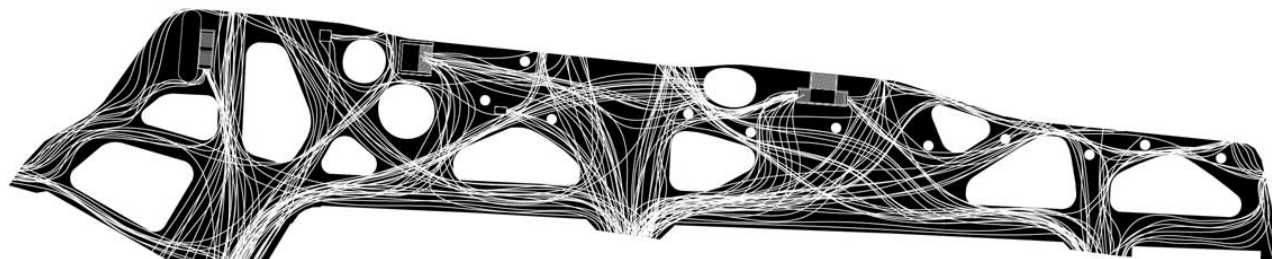
Förslagsställare: COBE och Gottlieb Paludan Architects

Nørreport Station är Danmarks mest trafikerade trafiknod som mer än 250 000 personer rör sig dagligen. Innan upprustningen var platsen ett slitet, bullrigt, osäkert stadsrum med cyklar parkerade huller om buller. Uppdraget för arkitekterna var att bättra utnyttja ytan ovan mark och att göra platsen mer sammanhängande och transparent. Cykelparkeringen skulle också tas till en ny nivå. (Landezine 2018)

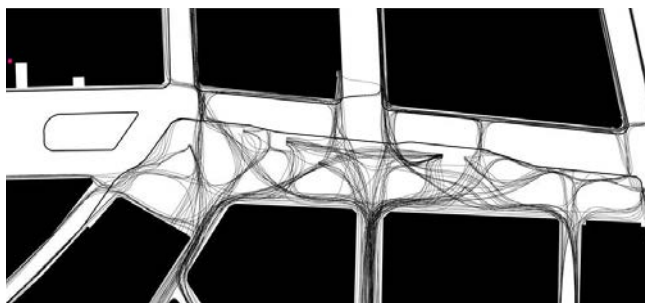
Stationen är idag designad i ljusa och enkla material, vit betong, granit, rostfritt stål och glas. Belysningen är ett signum för platsen som, när mörkret faller, ska hjälpa besökare att navigera på stationen. De nedsänkta och upplysta cykelparkeringarna skapar fri sikt över området och ger välorganiserade parkeringar. (Landezine 2018)



Figur 10. Nørreport Station kvällstid. I förgrunden ser vi de nedsänkta cykelparkeringarna upplysta av pollare. I bakgrunden syns de upplysta taken som gör det lättare att lokalisera sig på stationen. © COBE. Medgivande: Papaya Raphael.



Figur 11.



Figur 12. Bilderna ovan visar hur arkitekterna har arbetat då de utgått från hur människor rör sig och använder platsen. Även formspråket verkar ha utvecklats efter rörelsemönstret. © COBE. Medgivande: Papaya Raphael.

Det här tar vi med oss:

Vi anser att Nørreport Station är en god plats för rörelse. Vi har inspirerats av hur arkitekterna planerat en transportnod och hur de arbetat med människors rörelse för att planera Nørreport Station. Vi även har inspirerats av stationens element, med många cykelparkeringar, skärmtak, och belysning.

Hyllie torg

Färdigställt: 2010

Yta: 12 000 kvm

Beställare: Malmö stad

Förslagsställare: Thorbjörn Andersson, Sweco architects, med flera

Hyllie torg ligger ovanpå Citytunneln som tar människor mellan Malmö och Köpenhamn med stopp i Triangeln och Hyllie. Sweco blev vinnarna i den internationella tävlingen om gestaltningen av torget. (Sweco 2018)

Thorbjörn Andersson beskriver själv i boken *Landskap nu!* (Drougge, Kling, & Westermarck 2016) att en utsikt, skogskant eller en horisont är tacksamt att arbeta från, utifrån en landskapsarkitekts perspektiv. Detta var dock något som helt saknades där torget skulle byggas. Inspiration togs från naturen och idén om att bygga en artificiell bokskog, typisk för Skåne. (Drougge, Kling, & Westermarck 2016, s. 205)

Tjugoåtta bokträd planterade i slitsar i torgets golv. I gläntorna som skapades placerades soffor. Den digitala stjärnhimlen består av stålvasar med LED-dioder. Vattenkaren tar stor plats på torget och reflekterar ljussättningen. Den artificiella naturen i förslaget bygger på golvet, gläntorna, sittplatserna, avvattningen, ljuset och bokskogen. (Drougge, Kling, & Westermarck 2016, s. 206)



Figur 13. Bild från Hyllie torg med vattenelement i förgrunden och stationsnedgången upplyst i bakgrunden. Fotograf: © Åke E:son Lindman



Figur 14. Bild från Hyllie torg med belysningsvasarna på 16 meters höjd. Fotograf: © Åke E:son Lindman

Det här tar vi med oss:

Vi har inspirerats av Hyllie torg som en god plats för väntan. Idéer har hämtats från vattenspegeln, belysningsvasarna och sittplatserna. Inspiration har även tagits från arkitekternas upplägg i presentationen av förslaget. Förslaget förklaras genom att beskriva de vertikala lagren på platsen.

Resultat av analys

Nedan redovisas resultatet av våra analyser från Klarabergsviadukten. Analysplanerna redovisas i form av originalskisser med förklarande bildtexter. Detta för att tydligt redovisa designprocessen.

Platsanalyser

Nedan redovisas ett urval av våra platsanalyser.

Rörelsestråk

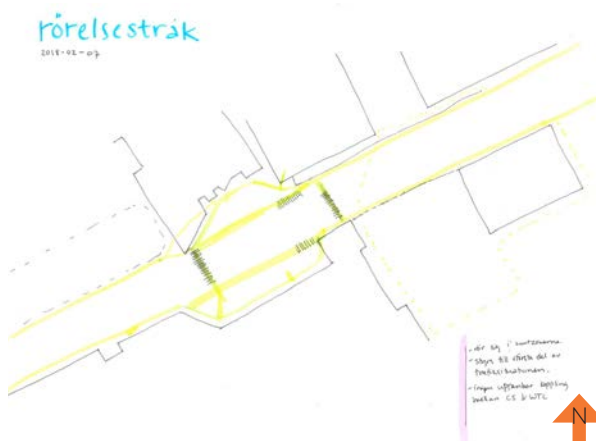
Rörelsestråken på Klarabergsviadukten är begränsade, då de formats och är styrda av den rådande trafiksituationen. Fotgängare är hänvisade till kantzonerna. Det finns inget uppenbart rörelsestråk mellan Centralstationen och Cityterminalen. För att ta sig mellan finns bara ett fåtal övergångsställen över den fyrfiliga vägen.

Trafiksituation

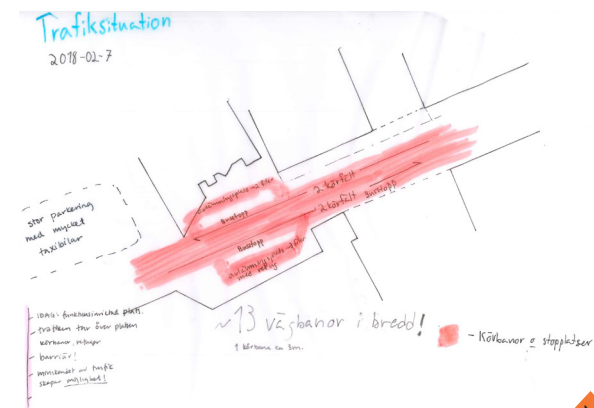
Idag är Klarabergsviadukten hårt trafikerad, funktionsinriktad och trafiken tar helt över platsen. Det finns två körfält i varje riktning och dessutom dubbla filer på varje sida med avsläppningsplats för taxibilar. Totalt handlar det om tretton filer i bredd. Väster om Klarabergsviadukten finns en stor parkering där många taxibilar parkerar.

Cykeltrafik

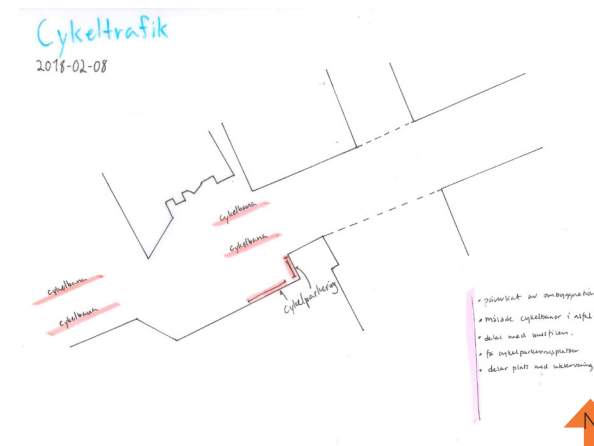
Cykeltrafiken är idag mycket begränsad på Klarabergsviadukten. Det som en gång varit målade cykelbanor i asfalten har med omdaningar och lagningar av markmaterial till stor del försvunnit. Endast väldigt korta bitar utan sammankoppling till omgivningen återfinns. Tillfällig cykelparkering med få platser finns längs stationens glasfasad som delar plats med uteservering sommartid.



Figur 15: Analysplan: Rörelsestråk. Ytor för gående finns längst fasader och vid sidan av vägen. Två passager över vägen finns.



Figur 16: Analysplan: Trafiksituation. Antalet körbanor i bredd beräknas till 13 stycken på bredaste stället.



Figur 17: Analysplan: Cykeltrafik. Det finns fyra separata cykelbanor på platsen. Två temporära cykelställ är placerade vid Centralstationen.

Kollektivtrafik

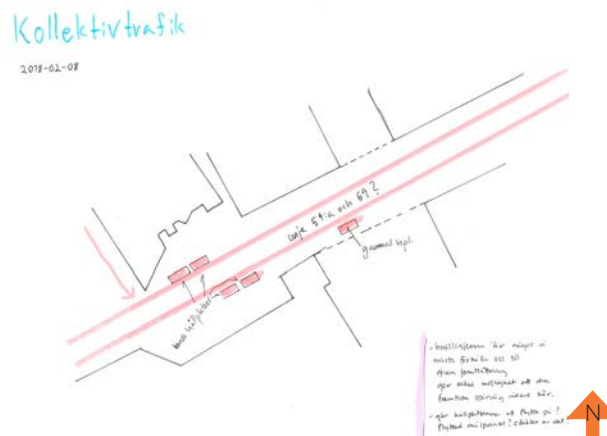
Idag passerar busslinjer över Klarabergsviadukten, en given förutsättning att förhålla sig till. Att förhålla oss till att det bör finnas kollektivtrafiklinjer skapar också en möjlighet att dra vidare framtida spårväg över Klarabergsviadukten. Idag finns det busshållplatser på Klarabergsviadukten men dessa upplevs som en barriär. På bron står en gammal hållplats som inte längre används. De båda placeringarna är två potentiellt möjliga platser för hållplatser.

Entréer

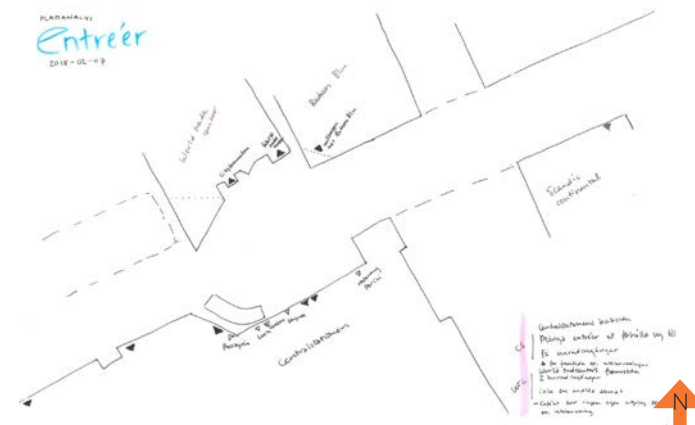
Det finns många entréer att förhålla sig till på Klarabergsviadukten. Från huvudentréerna rör sig mängder av människor och för att inte hindra rörelse bör det hållas öppet kring dessa. De mindre entréerna är till privata verksamheter som också är nära inifrån byggnaderna.

Målpunkter

De stora målpunkterna sett från Klarabergsviadukten är Stockholms city och Ählénshuset och i motsatt riktning Kungsholmen. Mindre målpunkter på platsen är dess entréer, busshållplatser och väntplats för taxi.



Figur 18. Analysplan: Kollektivtrafik. Två busslinjer finns på platsen. Hållplatserna är belägna mellan Cityterminalen och Centralstationen. På bron finns en hållplats som inte längre är i bruk. Utfart för långfärdsbuss finns från Cityterminalens visas med en pil.



Figur 19. Analysplan: Entréer. Huvudentréer markerade med större pilar och mindre icke offentliga entréer med mindre pilar. Centralstationen har betydligt fler entréer än Cityterminalen



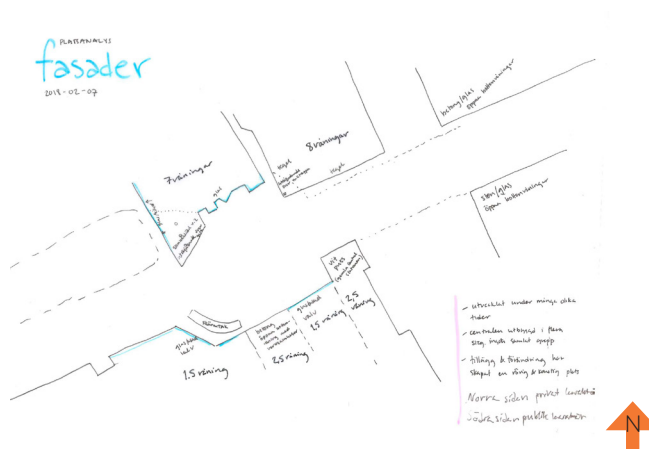
Figur 20. Analysplan: Målpunkter. Stora och små målpunkter markerade med gröna stjärnor. Platsen har ett flertal mindre målpunkter men de största finns utanför området.

Fasader

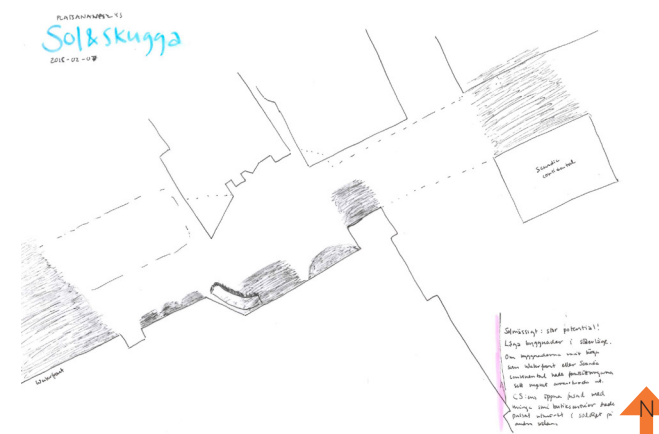
Byggnader kring Klarabergsviadukten har byggts under många olika tider. Tillägg och förändringar har skapat en rörlig plats. Norra sidan utanför Cityterminalen upplevs som en framsida med en mer privat och storskalig karaktär medan södra sidan upplevs som en baksida med en mer publik och småskalig karaktär. Olika skalor och karaktär gör att Klarabergsviadukten inte upplevs som en sammanhållen plats.

Sol och skugga

Solmässigt har Klarabergsviadukten stor potential, då de låga byggnaderna i söder kastar en kort skugga. Stora delar av platsen är solbelyst hela dagen.



Figur 21. Analysplan: Fasader. Redovisning av omkringliggande byggnaders höjd och fasadmateriäl. Platsens högsta byggnader finns på den norra sidan. Fasadmateriäl varierar stort mellan olika byggnader.



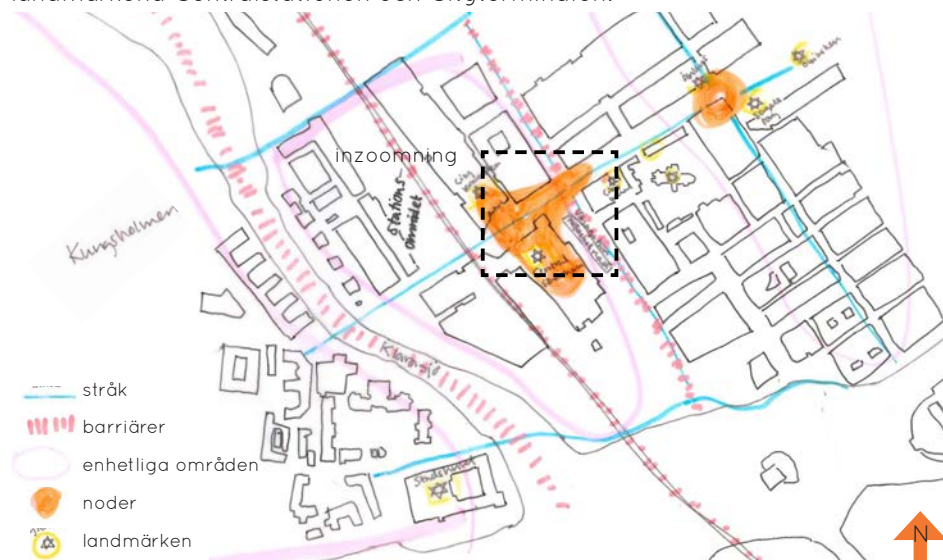
Figur 22. Analysplan: Sol och skugga. Schematisk skiss av omkringliggande byggnaders skuggning av platsen. Området framför Cityterminalen skuggas inte.

Lynchinspirerad analys

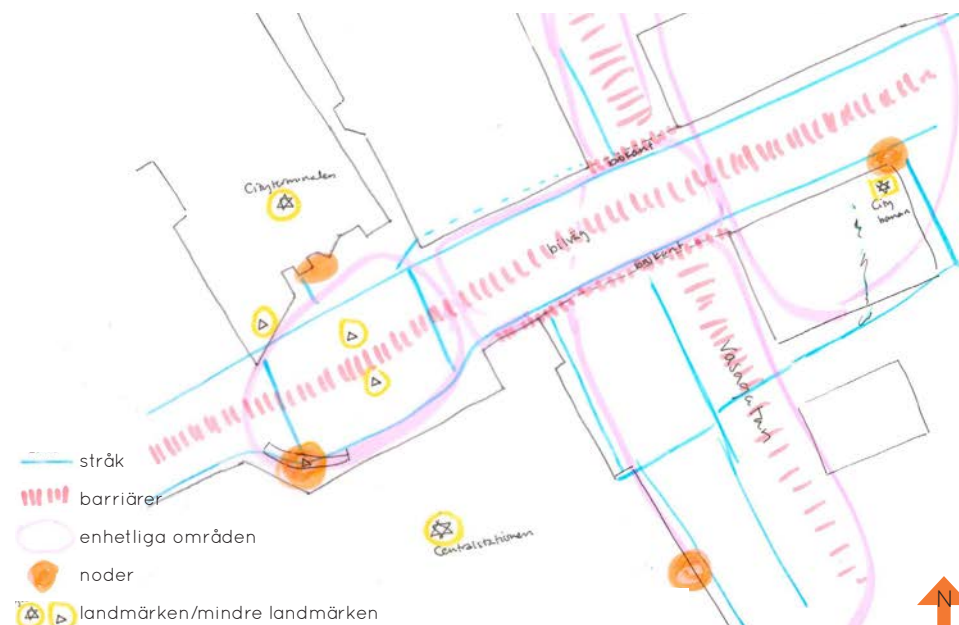
I den här sensoriska analysen har vi inspirerats av Lynchs begrepp, översatta till svenska, för att analysera Klarabergsviadukten. Vi har dels analyserat Klarabergsviadukten sett ur ett större perspektiv i stadsväven. Vi har även analyserat enligt Lynch i ett mer inzoomat perspektiv.

I den utzoomade analysen syns tydligt att vi upplever Klarabergsviadukten som en nod mellan de två landmärkena Centralstationen och Cityterminalen.

I den mer inzoomade analysen kan vi avläsa att bilvägen upplevs som en tydlig barriär på Klarabergsviadukten och att främst entréerna upplevs som noder.



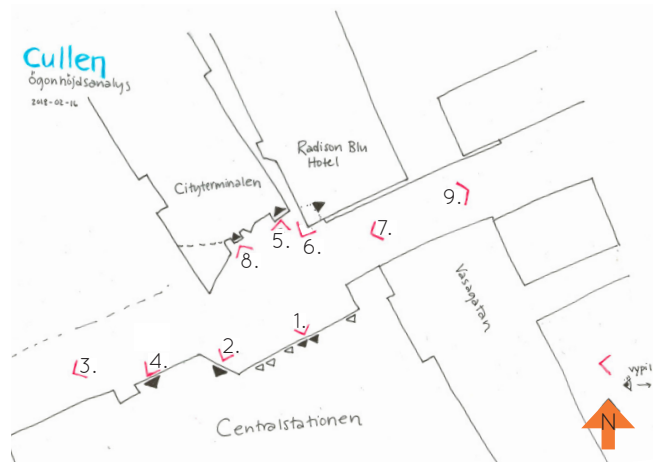
Figur 23. Utzoomad analysplan inspirerad av Lynch. Området vid Cityterminalen och Centralstationen samt korsningen vid Sergels torg upplevs som noder. Tre större stråk korsar Klara Sjö och järnvägen som utgör de mest betydande barriärerna. Kungsholmen, stationsområdet och Stockholms city är tre upplevda enhetliga områden.



Figur 24. Inzoomad analysplan inspirerad av Lynch. Bilvägen och Vasagatan utgör de största barriärerna. Stråk löper i utkanten av bilvägarna med ett fåtal passager. Ett fåtal mindre noder finns på platsen. Platsen mellan Cityterminalen och Centralstationen och bron upplevs som olika enhetliga områden. Cityterminalen, Centralstationen och nedgången till Citybanan är platsens landmärken. Ett fåtal mindre landmärken i form av busskurer och utskjutande fasader finns på platsen.

Culleninspirerad analys

I den här sensoriska analysen har vi inspirerats av Cullens *serial vision* som ett angreppssätt för att förstå hur besökare möter Klarabergsviadukten från de olika byggnadernas entréer, samt anslutning från öst och väst. Bilderna togs onsdagen den 14:e mars klockan 15.



Figur 25. Siffrorna på planen visar var fotografierna är tagna.



Figur 26. Utblick från Centralstationens huvuduppgång från stationshallen mot Klarabergsviadukten. Cityterminalen och Radisson Blu Hotel tonar upp sig bortom körfälten och busshållplatsen.



Figur 27. Vy från Centralstationen mot nordöst. Radisson Blu Hotel framträder tydligt i bakgrunden



Figur 28. Överblick av platsen sett från väster. Cityterminalen till vänster i bild och Centralstationen till höger skiljs åt av breda körbanor.



Figur 29. Vy från sydväst in mot området. Södra delen av Cityterminalen syns i sin helhet. Uppställda taxibilar i förgrunden.



Figur 30. Centralstationens entré skymtar i bakgrunden sett från Cityterminalen, dold bakom uppställda bilar och i skuggan av andra monumentala byggnader.



Figur 33. Sett från Cityterminalens huvudingång. Centralstationen skymtar i bakgrunden.



Figur 31. Rulltrappor till Vasagatan intill Cityterminalen.



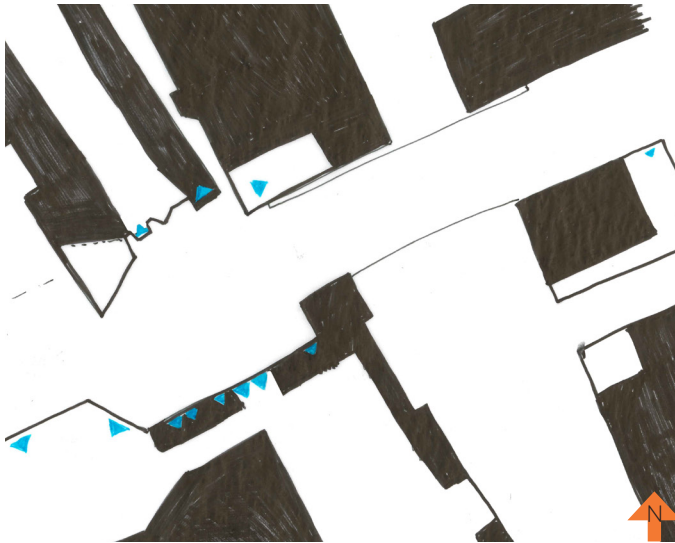
Figur 32. Utblick öster ut mot Klarabergsgatan från brons början i väster. Bron var vid fotografering delvis avspärrad och användes som uppställningsplats av byggföretag som arbetade med Klarabergsgatans upprustning.



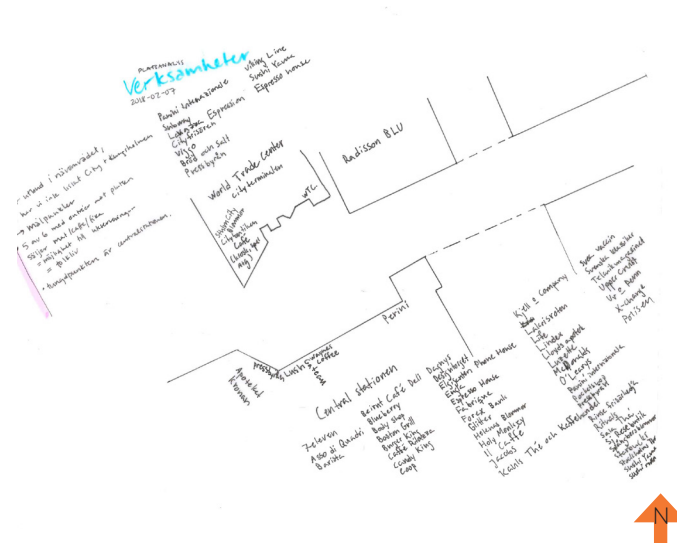
Figur 34. Vy mot området från öster. Radisson Blu Hotel på höger sida av den avspärrade vägen och Centralstationen till vänster.

Vid analysen upplevde vi att uppfattningen om att platsen är planerad för bilar stärktes. Det finns fler bilar än människor på bilderna. Upplevelsen av platsens skalförhållanden blev också tydligt. Klarabergsviadukten är inte byggd i mänsklig skala. Här finns höga byggnader och stora tomma ytor där gående inte har tillträde. Det leder till att platsen upplevs som trång för gående samtidigt som den känns väldigt stor. Det blir också tydligt att platsen saknar en sammanhållen gestaltningsidé. Byggnader, markmaterial och funktioners placering tycks ha vuxit fram med tiden. Tillägg som inte anpassats till platsen ger ett förvirrat intryck. Platsen upplevs på grund av allt detta som storskalig, rörig och osammanhängande.

Nolliinspirerad analys



Figur 35. Analysplan som visar byggnader tillgängliga för allmänheten. Yta tillgänglig för allmänheten inomhus markerat i vitt och entréer i blått. Yta som är privat är markerat i svart.



Figur 36. Analysplan som listar Cityterminalens och Centralstationens verksamheter, vilket är många.

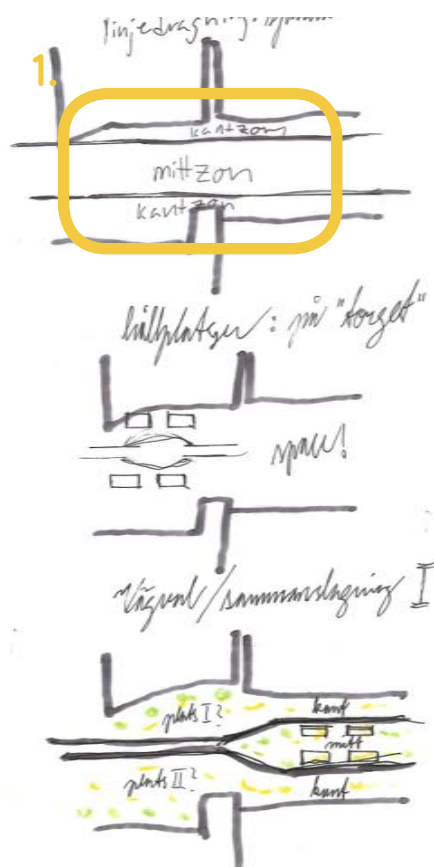
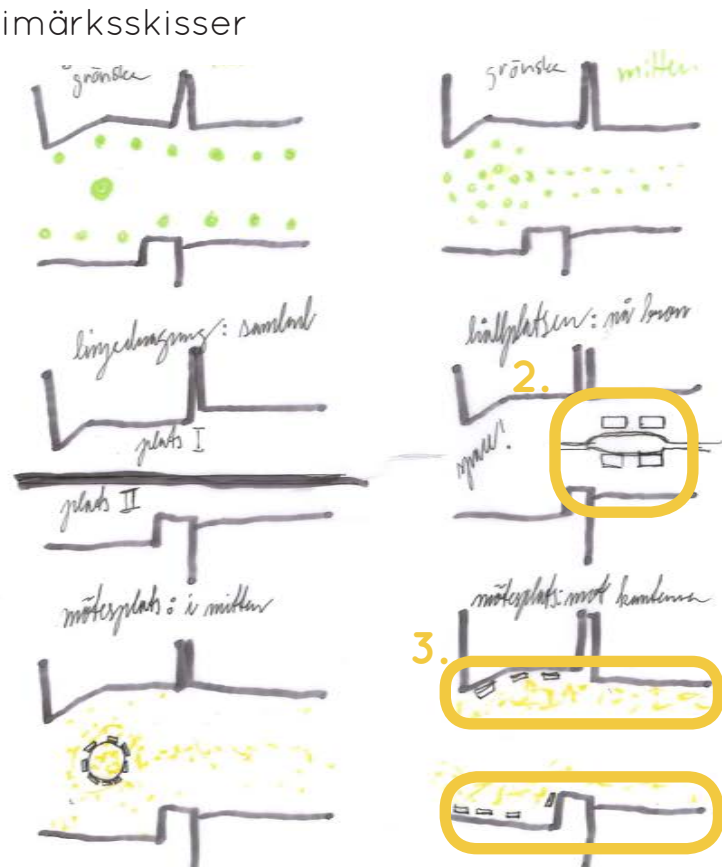
Centralstationen och Cityterminalen är egentligen privata men är till största del tillgängliga för allmänheten. Detta innebär att människor kan under dygnets allra flesta timmar röra sig fritt in, ut och igenom de båda byggnaderna.

Antalet verksamheter som återfinns i byggnaderna ger dock en bild av hur kommersialiserade de egentligen är. Tillträde till större delen av dessa byggnader förutsätter alltså konsumtion.

Analys vid förändring

Här redovisas ett urval av vår idégenerering i form av *analyser vid förändring*. Idéer som vi ansåg vara intressanta att ta vidare i arbetet är inramade med gult.

Frimärksskisser



Frågor vi tar med oss till förslaget

1. Kollektivtrafikstråket bör finnas kvar på Klarabergsviadukten. Hur arbetar vi för att ändå göra det enkelt att kunna röra sig över platsen?
2. Skulle det vara möjligt att placera busshållplatser på bron?
3. Finns det möjlighet att använda kantzonerna närmast fasaderna som plats för socialt liv?
4. Fungerar ett långt skärmtak som sammanhållande element på platsen?

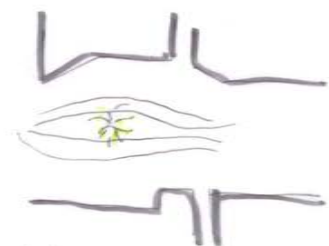


Figur 37. Urval av frimärksskisser

5.



belysning som hänger i väggen
stämmer belysning i rummet

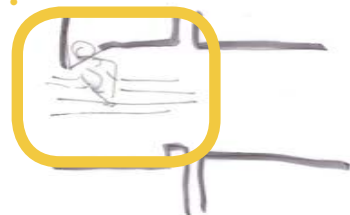


+ ljudmörker!
+ belysningen för mer plats

8.

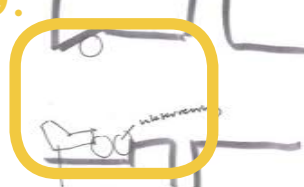


7.



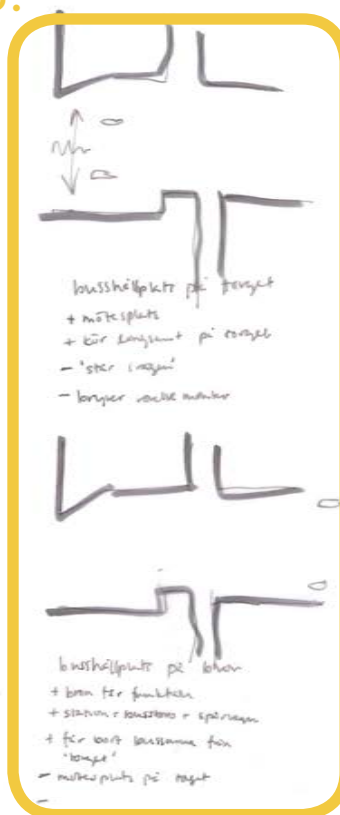
bänk som sprids från
platsen under bänk
belysning?

9.



släppta belysning
entré!

6.



bussbänkar på fästet
+ mötesplats
+ kör bussen på riktigt
- 'stor i rummet'
- längre och mer rum

bussbänkar på bänken
+ bänkar för funktion
+ stationer i bussen + spårning
+ för bussen bussen för
'bussen'
- mötesplats på riktigt

10.

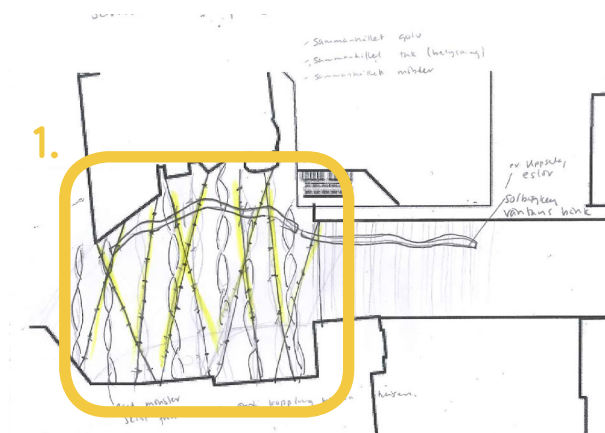


Frågor vi tar med oss till förslaget

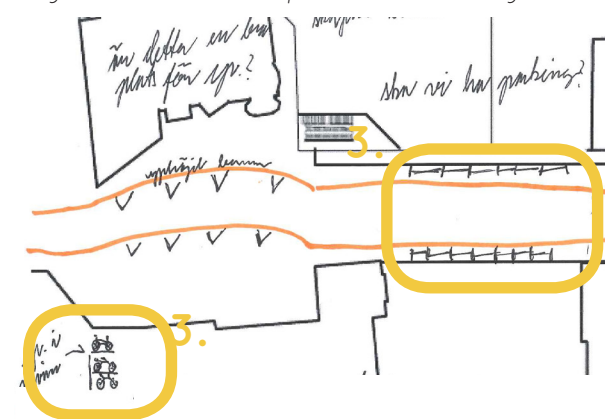
5. Idéer för belysning. Spända vajrar med belysning mellan Cityterminalen och Centralstationen? Samma belysningsarmaturer som på Klarabergsgatan på bron?
6. Var bör vi placera bussbänkar? På bron eller på ytan mellan Cityterminalen och Centralstationen?
7. Hur kan vi jobba med belysning under Cityterminalens utskjutande del?
8. Kan vi använda markbeläggning med mönster på den västra delen och anslutande markmönster från Klarabergsgatan på den östra?
9. Kan vi förstärka Centralstationens entré och skapa riktning med hjälp av skärmtak?
10. Kommer bästa solläge kunna utnyttjas för sittplatser?

Figur 38. Urval av frimärksskisser

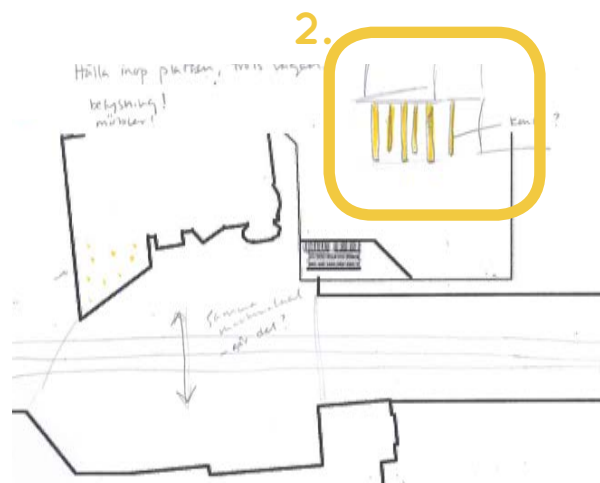
Timskisser utifrån frågor



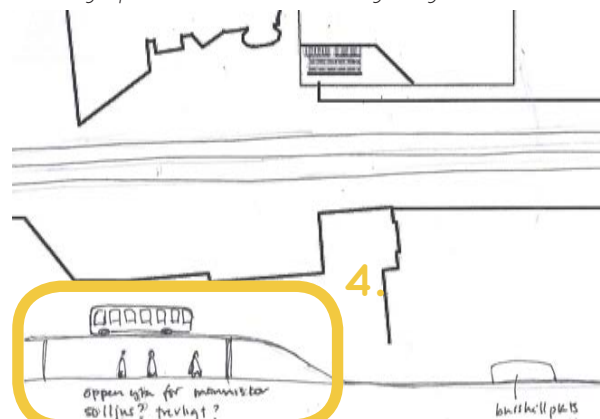
Figur 39. Fråga: Hur kan vi skapa en sammanhållen plats, en plats som förenar Centralstationen och Cityterminalen? Belysning som spänner över platsen. Lång sammanhållande sittplats. Sammanhållet golv.



Figur 41. Fråga: Hur löser vi situationen för cyklister, cykelbanor och cykelparkeringar? Separata cykelbanor utformas för att störa så lite som möjligt. Cykelparkering på bron och cykelställ i våningar.



Figur 40. Fråga: Hur håller vi ihop platsen trots barriären som vägen utgör? Återkommande belysningselement som utnyttjar befintliga strukturer. Exempelvis kan befintliga pelare användas för belysning.

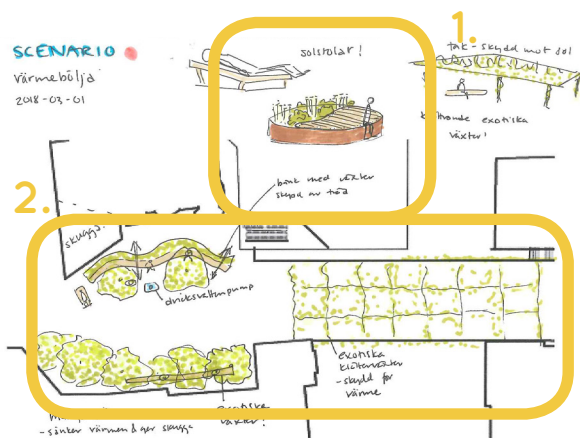


Figur 42. Fråga: Hur kommer bussfilerna se ut? Var kan hållplatserna placeras? Extrem skillnad i höjd som lösning på möte mellan gående och trafik.

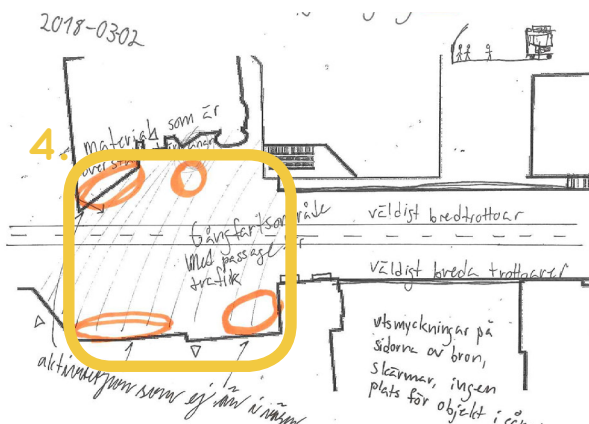
Frågor vi tar med oss till förslaget

1. Idén om belysning i form av vajrar spända mellan fasader utvecklas. Kan ett sammanhållet markmaterial tillsammans med belysning hjälpa till att skapa ett tak hjälpa till att koppla samman norra och södra sidan?
2. Kan vi använda befintliga pelare under Cityterminalen för att fästa belysning?
3. Kan vi placera cykelställ på bron? Kan vi använda mer platseffektiva cykelställ i flera våningar?
4. Kan vi använda oss av höjdskillnader för att skapa en sammanhållen plats?

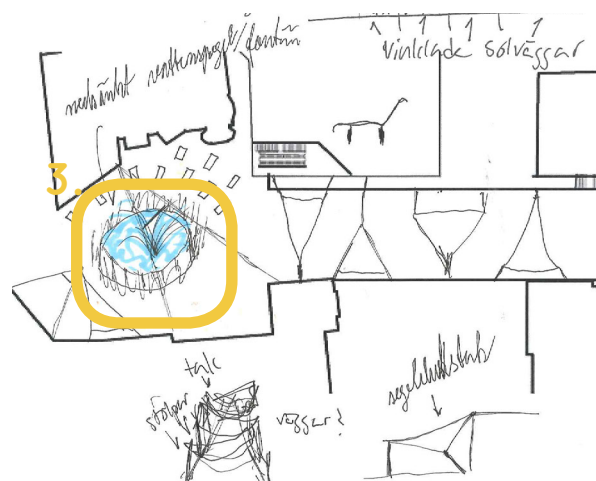
Framtidsscenarier



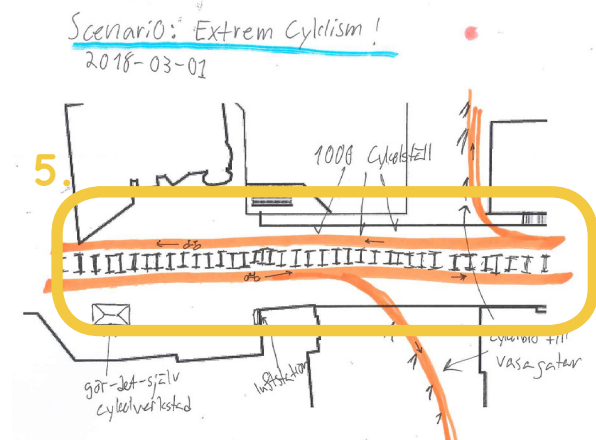
Figur 43. Scenario: värmebölja. Förslag på olika typer av växtlighet och/ i kombination med möblering.



Figur 45. Scenario: extremt många fotgängare. Stora mängder människor i rörelse gör att hinder på platsen inte får finnas. Ger få möjliga platser för aktivitet.



Figur 44. Scenario: värmebölja. Vattenelement, sitt platser och oppspända tak.



Figur 46. Scenario: extrem cyklism. Cykelbanor i avvikande färg som fått egna broar till intilliggande gata.

Frågor vi tar med oss till förslaget

1. Är sittytter för flera personer ett alternativ på Klarabergsviadukten? Skulle rosttrögt stål och trä fungera som material?
2. Är träd på Klarabergsviadukten realistiskt utifrån förutsättningarna som viaduktens konstruktion medför?
3. Vad skulle ett vattnelement tillföra på Klarabergsviadukten?
4. På vilka delar av Klarabergsviadukten är det möjligt att placera fasta element?
5. Kan avvikande färg på cykelbanor tydliggöra platsens funktioner och rörelsemönster?

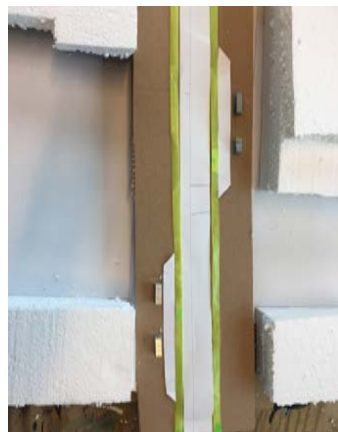
Modellbygge



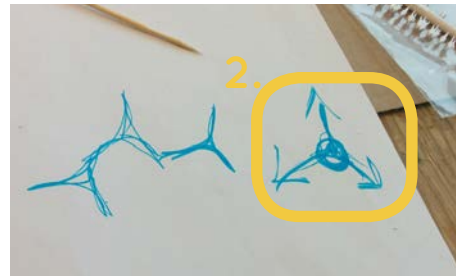
Figur 47. Arbetsmodell i skala 1:200 av Klarabergsviadukten. Översiktsbild med gata, fasader, test av vägbana och busshållplatser.



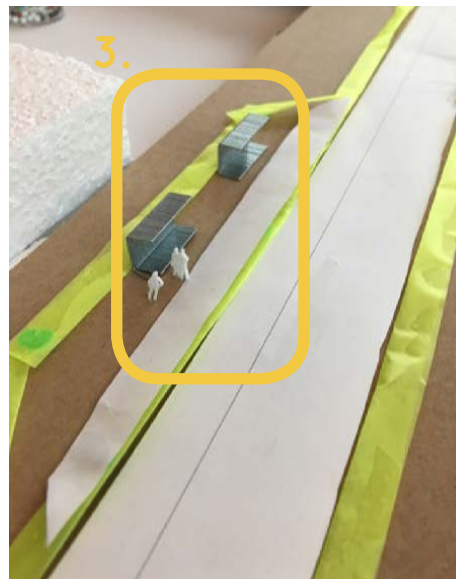
Figur 48. Test med dragning av cykelbana bakom busshållplats.



Figur 49. Test med dragning av cykelbana mellan busshållplats och körbana.



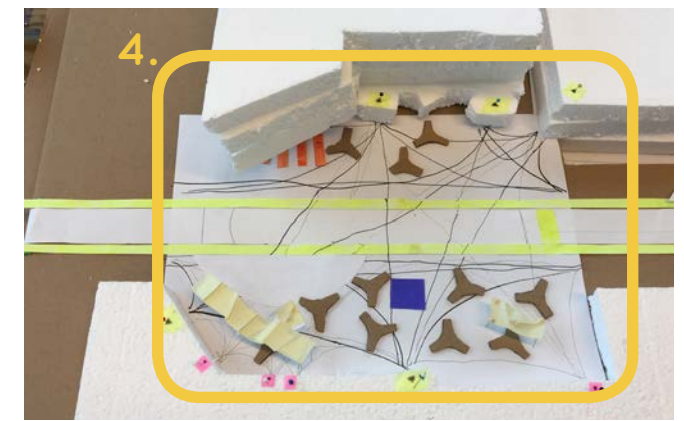
Figur 50. Tidig skiss av symbol för en nod.



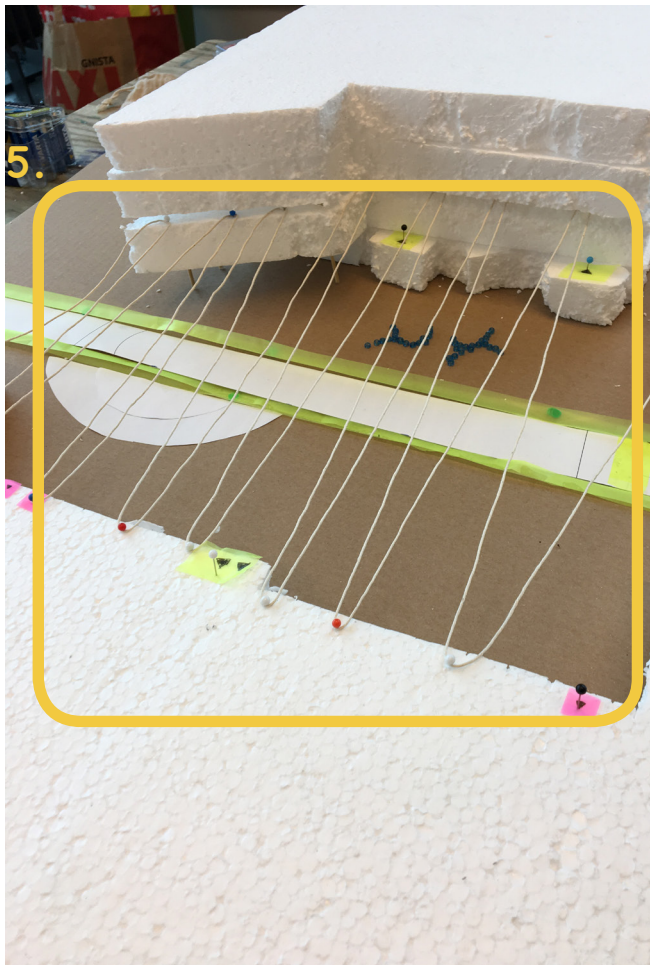
Figur 51. Placering och utformning av busshållplats.

Frågor vi tar med oss till förslaget

1. Hur kan cykelbanan dras? Är dragning av cykelbana bakom hållplatser för buss ett alternativ?
2. Är Klarabergsviadukten en nod? Symbol för en nod utvecklades och blev grund för utformning av sittplatser
3. Kan detta vara en utformning av busshållplats med vägbanor, plattform och tak?
4. Kan vi placera gestaltningselement utefter tänkta rörelsemönster och målpunkter?



Figur 52. Tidig arbetsmodell av gestaltningen. Placering av gestaltningselement utifrån rörelsemönster på platsen.



Figur 53. Belysningsvagnar spända mellan befintliga byggnader för att få uppfattning om höjd och volym.



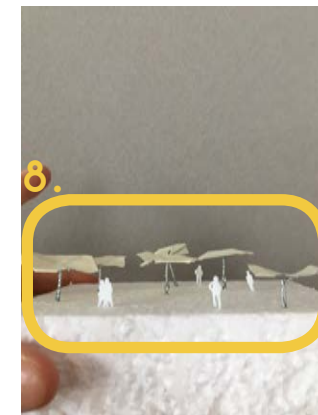
Figur 54. Belysningstak sett från de gåendes perspektiv.



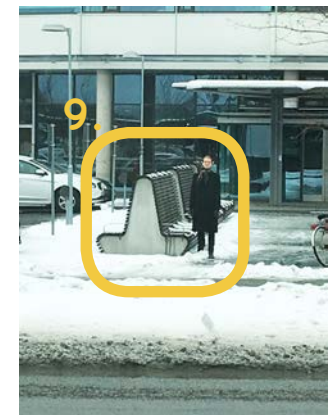
Figur 55. Modell av sittplats med skalfigurer för test av placering och volymer,

Frågor vi tar med oss till förslaget

5. Kan vajerbelysning från byggnad till byggnad vara ett bra sammanhållande platselement?
6. Vad är lämplig höjd för vajerbelysning?
7. Är denna placering och utformning av sittplatser bra för att skapa rumsmässig karaktär?
8. Vad är lämplig höjd för skärmtak?
9. Vad är lämplig höjd för hög rygg på sittplats?



Figur 56. Skalfigurer i förhållande till takhöjder.



Figur 57. Sittplats med skalfigur sett från modellverkstadens fönster.

Ställningstaganden

Våra egna analyser, Stockholms stads vision och bakgrundsstudiens teoretikers tankar kring stadsrum anser vi är i mycket samstämmiga. Utifrån detta skapas ställningstagandena:

Människan främst



Vår egen analys samstämmer med Stockholms stads visioner att bygga i mänsklig skala (Stockholms stad 2015, s. 3) och pekar på att människans ska få ta större plats i stadsrummet jämfört med bilarna. Vi anser det viktigt att värna om miljö och hälsa genom att främja andra alternativ till transport, i enlighet med bakgrundsstudien.

Genom att det visat sig vara möjligt att stänga av för biltrafik på Klarabergsgatan gör vi ställningstagandet att det även är möjligt på Klarabergsviadukten. Vi väljer stadsliv före bilism i staden och taxibilarna hänvisas till taxiparkeringen väster om Cityterminalen. Det ska dock finnas möjlighet till av- och påstigning för färdtjänst och varutransporter.

Cyklism



Vi anser att cykeln ska bli ett attraktivt alternativ i Stockholm och på Klarabergsviadukten. Det beräknas bli många fler cyklister längs Klarabergsgatan i framtiden (Stockholms stad 2015, s. 6) och plats måste beredas för detta. Det är viktigt att knyta samman cykelleder i staden och därför måste även Klarabergsviadukten anpassas. Cykelparkering är viktigt att prioritera om Klarabergsviadukten ska bli en framtida nod i Stockholm.

Kollektivtrafik



Kollektivtrafik bör främjas i staden då det är ett gott alternativ till bil och taxi. Busslinjerna är en viktig del i visionen om att knyta samman staden. Vi väljer därför att möjliggöra för två filer för busstrafik och hållplatser på vardera sida. Vi väljer också att göra det möjligt för framtida spårvägsdragning mot Kungsholmen.

Anslutningar



Vi väljer att förhålla och anpassa oss till Klarabergsgatans nya gestaltning. Västerut har vi möjlighet att föreslå förändringar då det finns framtida planer om överdäckning av spårområdet (Stockholms stad 2017).

Vegetation



Klarabergsviadukten är en överdäckning byggd på bjälklag över Centralstationens passage mot Cityterminalen. Vi finner det inte försvarbart att plantera träd på en plats med dessa förutsättningar ur ett hållbarhetsperspektiv. Träd på Klarabergsviadukten skulle ha mycket dåliga förutsättningar, skulle växa dåligt och kräva extremt krävande skötselåtgärder. Därmed såg vi en gestaltning helt utan växter som en utmaning

Förslag

Nedan redovisas vår bärande idé, programpunkter, dispositionsplan, koncept och förslaget fem element. Därefter presenteras förslaget i plan, sektion och perspektiv.

Bärande idé: Noden

En nod för oss är ett rum för resande, där människan är i centrum. Eftersom det är människan som reser så ska också människan vara utgångspunkten. Resande är ett begrepp med två centrala delar, rörelse och vistelse. Delar där vi främst har låtit oss influeras av Gehl. I fråga om de urbana rummet har vi influerats av Carmonas dimensioner för urbana platser. Viktigt för att en nod ska fungera är att den är ansluten både kommunikationsmässigt och fysiskt till sin omgivning för att göra resande möjligt.



rörelse



vistelse



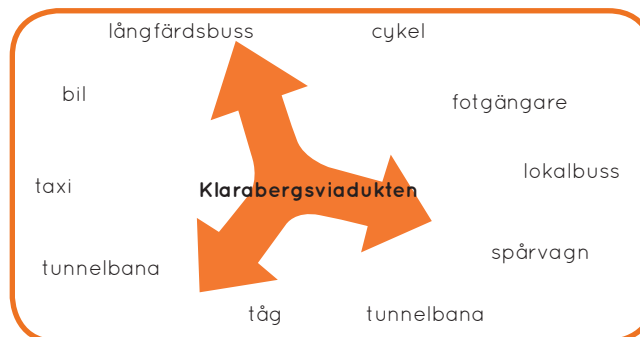
rumslig karaktär

Figur 58. Nodens tre aspekter. Kvalité för rörelse, kvalitet för vistelse och rumslig karaktär.

Klarabergsviadukten är ett tydligt centrum varifrån resande är möjligt. Och stämmer väl överens med Lynchs båda exempel på vad som kännetecknar en nod. Från Klarabergsviadukten finns möjlighet att resa med en lång rad av olika transportmedel.

Platsens förutsättningar för rörelse och vistelse är idag begränsade. Rörelse för människor är möjlig men långt ifrån optimal med styrt rörelsemönster och den fyrfiliga vägen som utgör en betydande barriär på platsen. Vistelsekvaliteten för människor är i dagsläget undermålig.

Noden är en tanke om en punkt, en mötesplats som kopplar samman till andra platser. För vår gestaltning betyder det att knyta samman Centralstationen och Cityterminalen med hjälp av en gestaltning av Klarabergsviadukten. Men även koppla samman Klarabergsviadukten med Stockholms innerstad genom Klarabergsgatan. I framtiden i samband med överdäckning av spårområdet i nordväst ger vår gestaltning möjlighet att ansluta till Kungsholmen i väster.



Figur 59. Trafikslag kring Klarabergsviadukten som stärker tanken om nodens funktion.

Carmona beskriver hur platser potential kan realiseras genom att ta bort biltrafik från en plats:

“Conversely, if the space is well-located within the local movement system, then upgrading the space and environmental improvements is likely to have a major impact on the density of its use. In many cities, for example, vehicular traffic interferes with and reduces the freedom of pedestrian movement. But there are now numerous instances where the spatial configuration is not changed but streets are closed to car traffic and left open only for pedestrians: the new space is subsequently used more intensively by a greater number of pedestrians (see Hass-Klau et al 1999; Gehl & Gemzoe 2000). Thus, if a space is well-located, then good design can enable it to realize its previously untapped potential.”

(Carmona et al. 2010, s. 207)

Vi anser att Carmonas påstående stämmer väl överens med Klarabergsviaduktens situation och de möjligheter vår bärande idé medför.

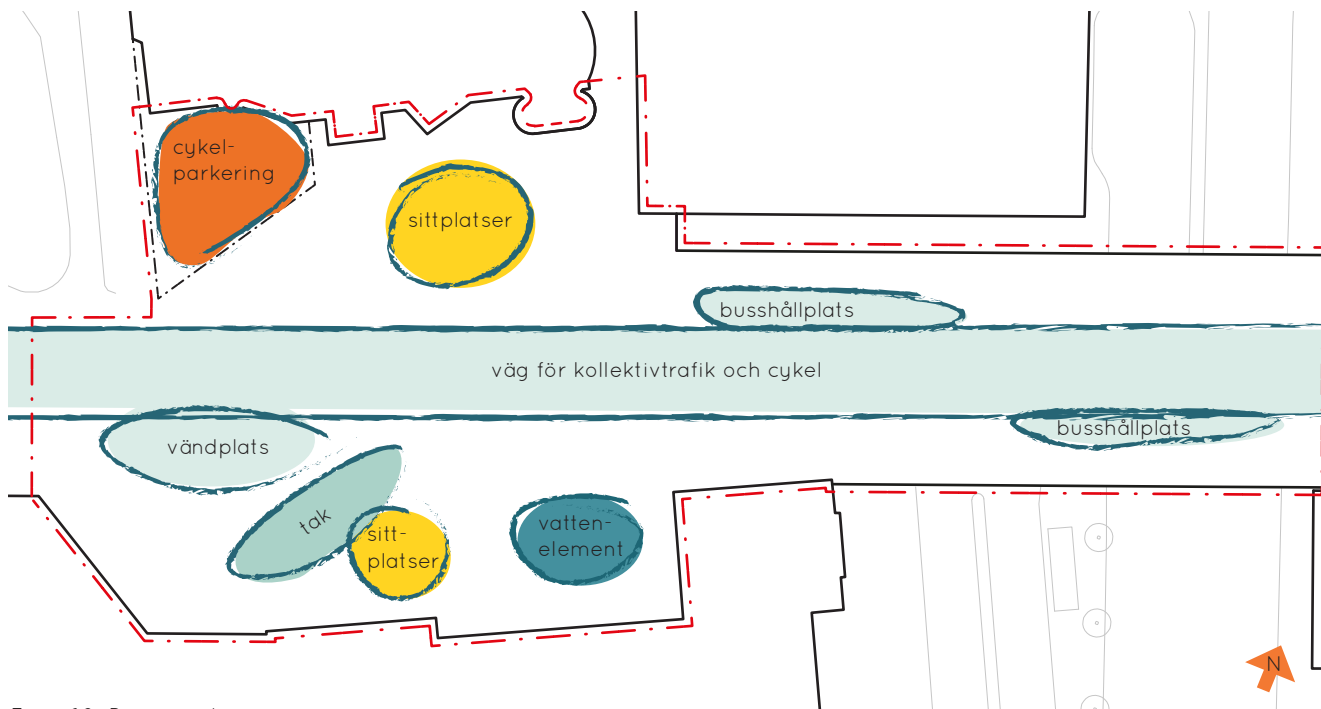
Programpunkter

Vår egen syntes, våra ställningstaganden, Stockholms stads vision och övriga bakgrundsstudien är i mycket samstämmiga. Utefter dessa har vi utvecklat våra programpunkter:

- Sätt människan främst genom att prioritera gående och skapa en plats i mänsklig skala.
- Stärk stråk och målpunkter för gående och cyklister.
- Skapa en sammanhållen egen karaktär som dels binder samman med Klarabergsgatans nya gestaltning, men också ger Klarabergsviadukten en egen unik karaktär.
- Skapa värden för rörelse och vistelse, såsom sittplatser, platser att mötas, både frivilliga och sociala.
- Länka samman Centralstationen och Cityterminalen samt skapa goda förutsättningar att röra sig mellan Klarabergsviadukten, längs Klarabergsgatan och mot Sergels torg.

Disposition

Utifrån analyserna, idégenerering, ställningstaganden, bärande idé och programpunkter utvecklades en programplan över Klarabergsviadukten.



Figur 60. Programplan.

Koncept: Banvallen



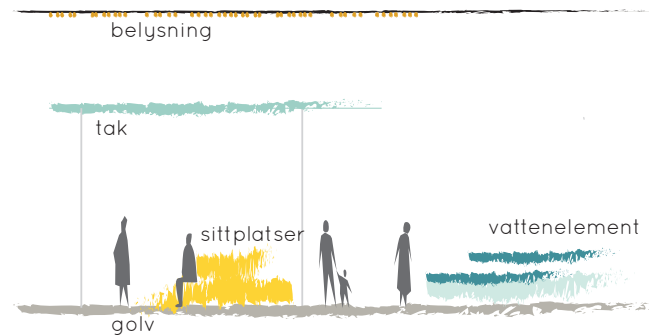
Figur 61. Inspirationsbild, banvall som visar på olika typer av material. Fotograf: Stephswift CC0: <http://pixabay.com/sv/j%C3%A4rn%C3%A4gen-sp%C3%A5r-t%C3%A5g-transport-545804>

För att ge gestaltningen ett gemensamt formspråk utvecklade vi ett koncept. Banvallen, en idé som hade sitt ursprung i Klarabergsviadukten och omgivningens historiska bakgrund, blev vårt koncept. Vi tog inspiration från materialen som bygger upp järnvägen: stenen som rälsen vilar på, träreglarna, och de rostiga skenorna med sina blanka ovsidor och kontaktledningarna spända i luften. Material som vi låter återspeglas i gestaltningens utformning. Formspråket stärker också tanken om att föra samman Centralstationen med Cityterminalen och platsen med Stockholm city.

Noden och banvallen överlappar varandra och har ingen fast gräns. Noden är vår överordnade idé om platsens funktion. Banvallen är koncept för gestaltningens utseendemässiga kvaliteter.

Förslagets fem element

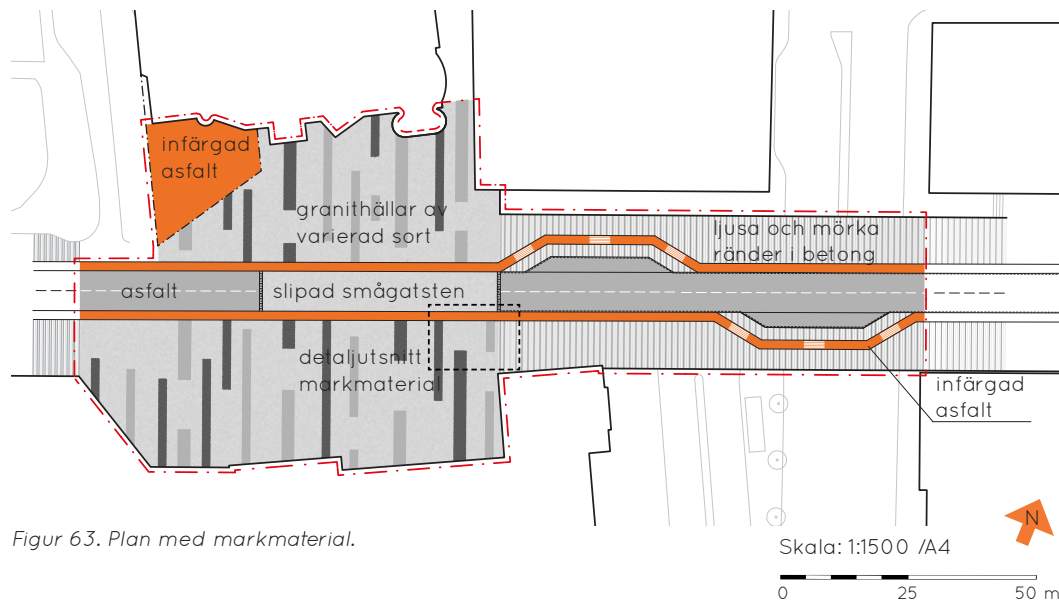
Från analyser och idégenerering utvecklades förslagets fem karaktärselement: golv, sittplatser, vattenelement, tak och belysning.



Figur 62. Skiss på förslagets fem olika element.

Vidare beskrivs förslagets fem element mer ingående.

Golv



Figur 63. Plan med markmaterial.



Figur 64. Inspirationsbild av markmaterial med två olika ytbehandling som skapar ett levande golv.

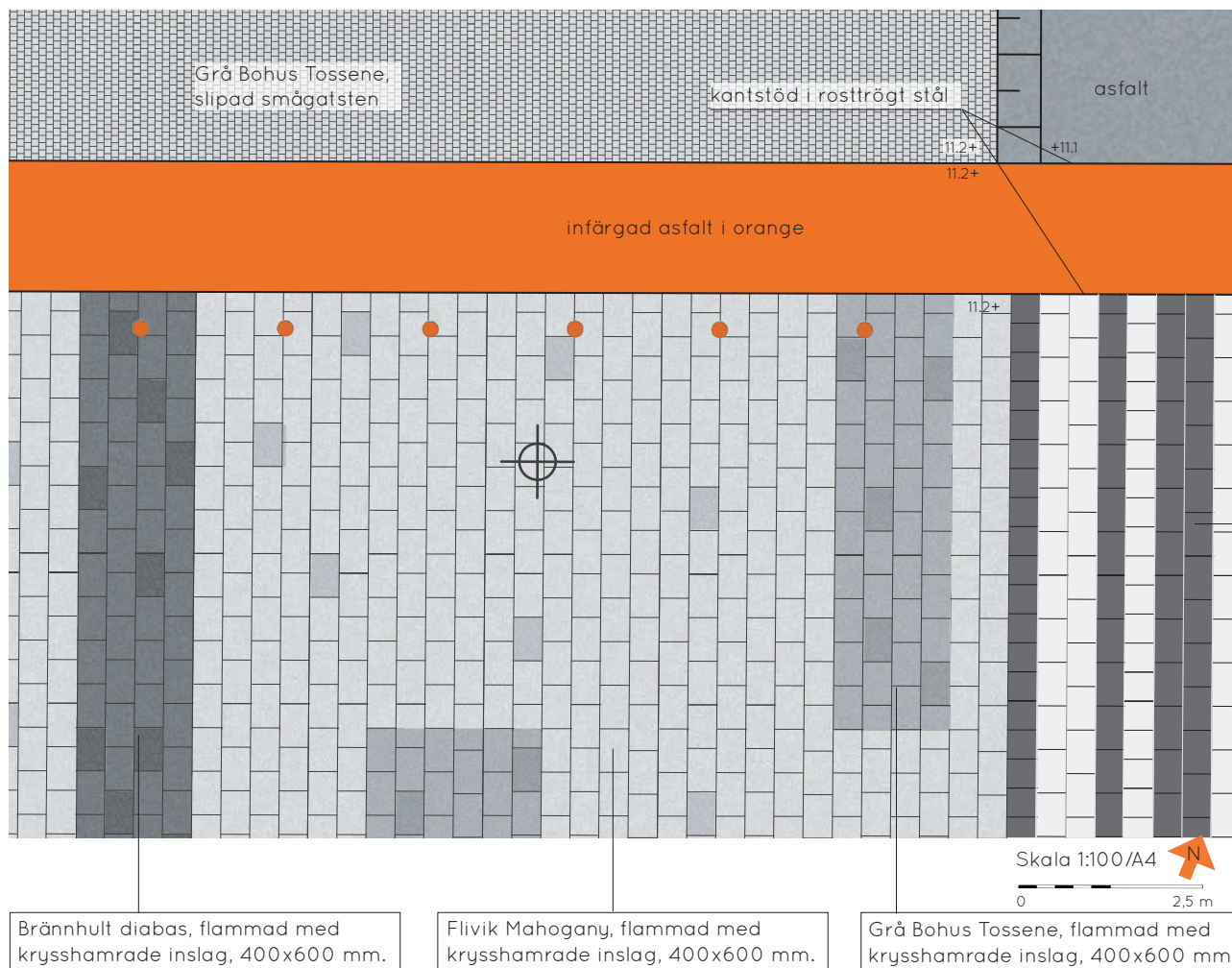


Figur 65. Inspirationsbild av kontrastfärgad cykelbana i New York. Fotograf: Gudrun Rabenius.

Ett storskaligt mönster med brutna ränder förstärker rummet mellan Centralstationen och Cityterminalen. Markmönstret är en utveckling av ränderna på Klarabergsgatan. Materialet består av olika typer av slipad och flammad granit. Materialvalet och ytskiktets textur skapar en varierad markyta. Ett intryck som förstärks då marken utsätts för väta. För att skapa ett sammanhållet rum för gående är körbanan i smågatsten upphöjd till gångbanans nivå.

På bron över Vasagatan är markmönstret det samma som på intilliggande Klarabergsgatan med ljusa och mörka ränder i betong. Detta för att knyta samman Klarabergsgatan med Klarabergsviadukten.

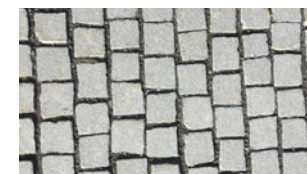
De orangefärgade cykelbanorna ger en tydlig kontrast i markmaterialet och gör fotgängare som ska passera uppmärksamma. Färgmarkeringen i marken ger också anvisning om var cyklarna ska parkeras. Cykelställen har två våningar med plats för cirka 500 cyklar. Fler vanliga cykelställ finns utplacerade på bron.



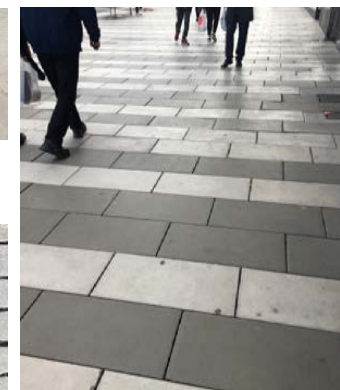
Figur 66. Detaljutsnitt markmaterial.



Figur 67. Kant i rosttrögt stål mellan gångbana och körbana.



Figur 68. Slipad smågatsten.

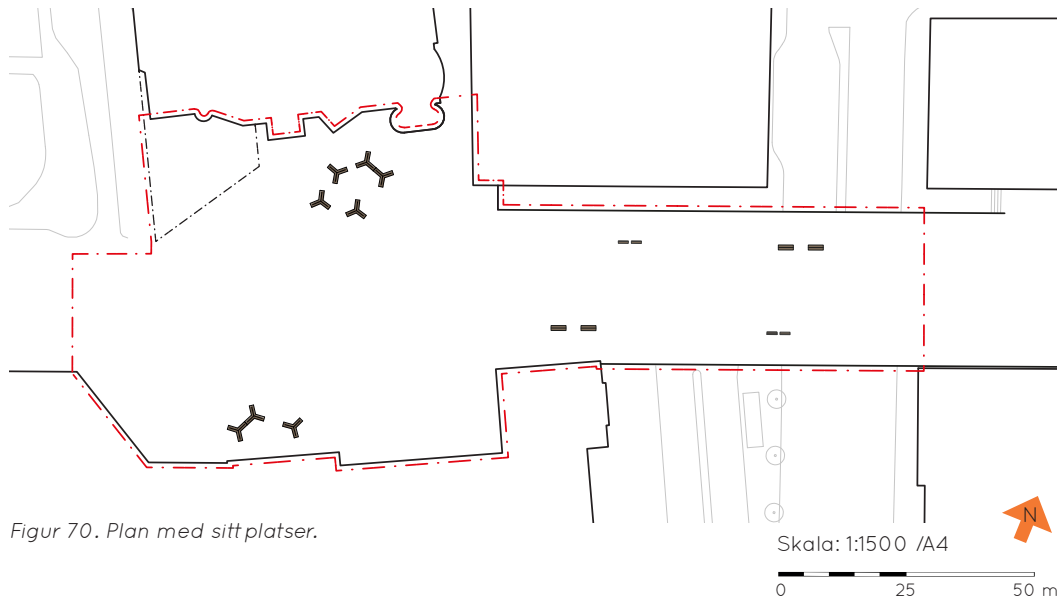


Figur 69. Klarabergsgatans markmönster återfinns i gestaltningen på bron över Vasagatan.

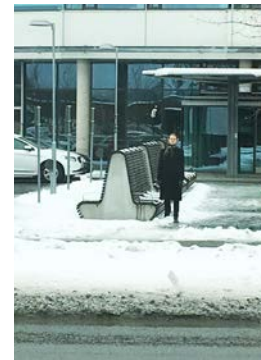
ljusa och mörka betongplattor enligt Stockholms Stads gestaltungsprogram för Klarabergsgatan.

Material: Markmaterialets grund utgörs av hällar i flammad Grå Bohus Tossene med krysshamrade inslag. Upphöjd körbana består av slipad gatsten av Grå Bohus Tossene. Ränder i två färgnyanser, i flammad Brännhult diabas med krysshamrade inslag och i flammad Flivik Mahogany med krysshamrade inslag. Cykelbanorna består av infärgad asfalt.

Sittplatser



Figur 70. Plan med sittplatser.



Figur 71. Soffan Ultuna från Nola. Inspiration togs från den höga ryggen på dessa soffor.

Soffor och sekundära sittplatser ska i framtiden berika Klarabergsviadukten. Sittplatserna på bron följer Stockholms Stads möbelprogram för Klarabergsgatan. Sittplatserna mellan Centralstationen och Cityterminalen är utformade för att de ska både fungera för grupper av människor som vill umgås och för personer som bara vill sätta sig ner och vara för sig själva. Sittplatserna har placerats främst i goda sollägen och med möjlighet att få utblick över platsen. Formen inspirerad av en snabb skiss av en symbol för nod utvecklades under modellbygget.

Sofforna kan kombineras för att skapa grupper, där de höga ryggarna (ca 1,60 m) skapar mindre rumsligheter på platsen.

Material: Ryggen och sittytorna är i ek, fundament i betong klädd med i rosttrögt stål. Detaljer som armstöd och infästningar även i rosttrögt stål.



Figur 72. Arbetsmodell av sofforna på Klarabergsviadukten.



Figur 73. Bilden visar soffans uppbyggnad. Träribborna skapar en permeabel rygg där det går att skymta det som finns bakom.

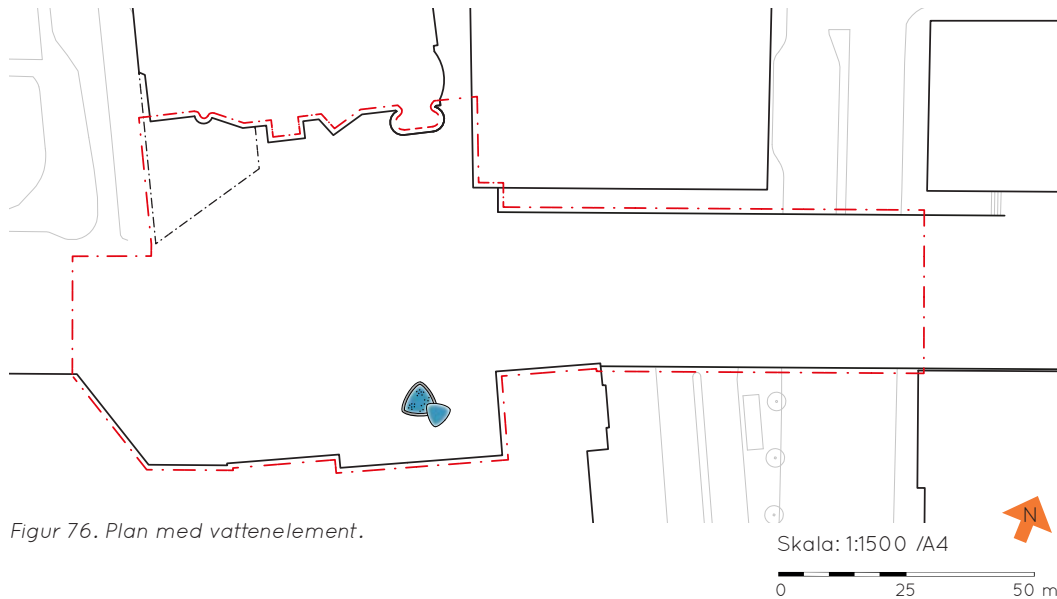


Figur 74. Soffa på Klarabergsgatan. Samma typ används på bron i gestaltningsförslaget.



Figur 75. Digital modell av gestaltnings soffmodul.

Vattenelement



Figur 76. Plan med vattenelement.

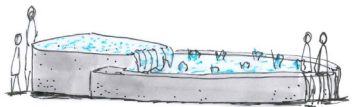


Figur 77. Exempel på polerad diabas.

Vattenelementet har två olika nivåer, en lugn vattenspegel och en livlig del med vattenspel. Vattnet faller ned från den övre delen till den lägre delen som har breda kanter som möjliggör sekundära sittplatser.

Ljud från porlande vatten bidrar till att skapa ett lugn på platsen och hjälper till att skapa en god ljudmiljö för socialt umgänge. Formspråket utvecklades från nodsymbolens och soffornas trekantsform.

Material: Konstruktionen består av flammad diabas med polerad ovansida.



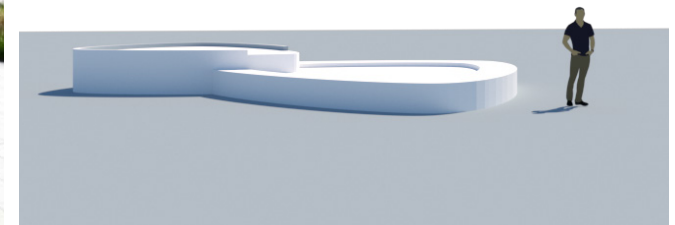
Figur 78. Skiss av vattenelementet.



Figur 79. Inspirationsbild där vattenelementet skapar sekundära sittplatser från perennparken i Liljeholmen. Fotograf: Gudrun Rabenius.

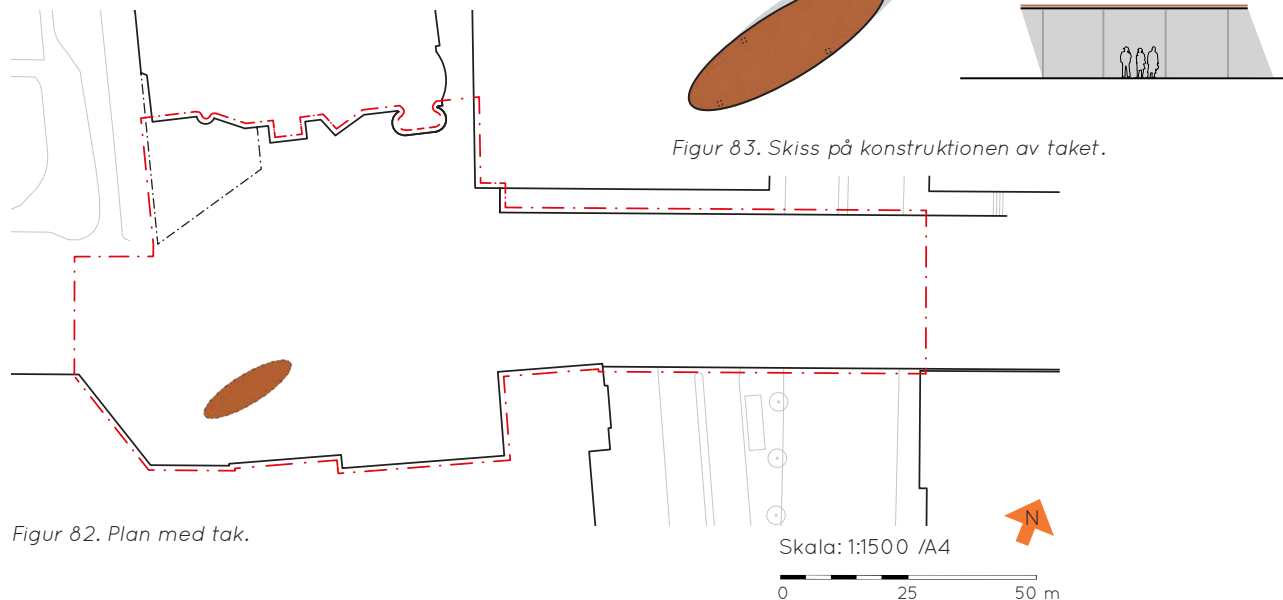


Figur 80. Inspirationsbild från perennparken som visar hur vatten rinner över kanten, i vårt fall ner till en andra vattenyta. Fotograf: Gudrun Rabenius.



Figur 81. Digital modell av vattenelementet.

Tak



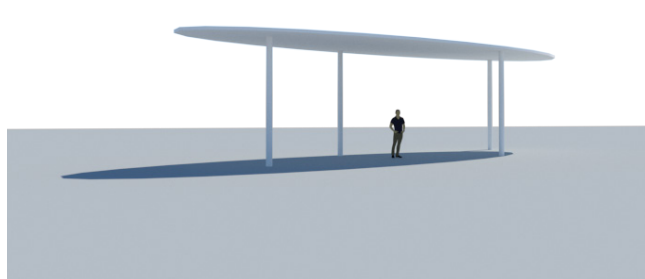
Taket har en oval form och är 5 meter brett, 20 meter långt och 4 meter högt. Konstruktionen hålls uppe av fyra pelare. Den blanka undersidan reflekterar marken och människorna som befinner sig under. Den roströda ovensidan kan ses från närliggande byggnader och smälter samman med platsens utformning men avslöjar inte vad som finns under.

Någon typ av skärmtak har funnits med redan i vår analys vid förändringskisser. Taket eller taken har haft olika utseenden och karaktär, varit permeabla, med belysning med mera. När vi insåg ett långt sammanhållet element på marken var svår att applicera på den valda platsen, funderade vi på om ett långt skärmtak kunde vara en idé. När vi fann en inspirationsbild från Old port i Marseille med sitt spegeltak blev det självklart att inspireras av detta. Vår plats och vårt tak är betydligt mindre än förlagan.

Det skapar en tydlig karaktär till platsen och förstärker rummet och de många människor som rör sig där. Taket ger också väderskydd vid vistelse på Klarabergsviadukten.



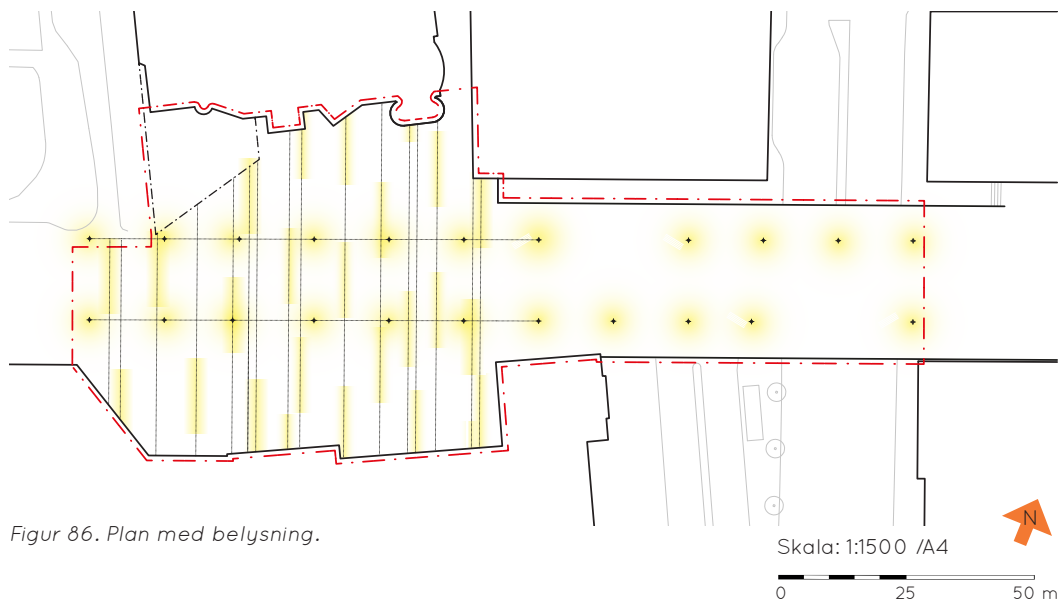
Figur 84. Spegeltaket är inspirerat av Vieux Port pavilion i Marseilles hamn ritat av Foster + Partners. Spegeltaket som är 46x22 m fungerar inte bara som väderskydd utan blir ett besöksmål i sig och skapar karaktär på platsen. Fotograf: Gudrun Rabenius.



Figur 85. Digital modell av taket.

Material: Konstruktionen bärs upp av stolpar i rostfritt stål. Takets undersida utgörs av polerad aluminium som är reflekterande och ovensidan av en rostbrun yta som består av rosttrögt stål.

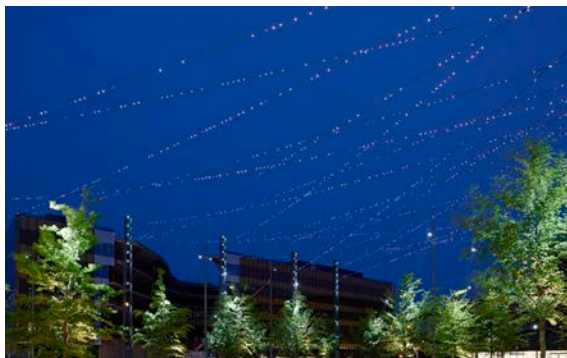
Belysning



Figur 86. Plan med belysning.

Belysningsvajrar skapar ett tak över Klarabergsviadukten och för samman de två byggnaderna. Taken hjälper till att ta ner skalan på platsen. Belysningsvajrarna är fästa i omkringliggande byggnaders fasader på en höjd av 6 m. Vajrarna skapar även karaktär och ett tydligt innanför och utanför kvällstid. Vajrarna kompletteras med riktat ljus över körbana och under Cityterminalens utskjutande del. Ljuskällorna fästs på master vid körbana och på befintliga pelare vid Cityterminalen.

Idén och belysningsvajrar för att knyta samman Centralstationen och Cityterminalen kom redan i den första skissen vi gjorde och har fått följa med hela vägen till förslaget. Idén återfinns även i konceptet med kontaktledningarna som löper i luften ovan tågen.



Figur 87. Inspirationsbild av belysningsvajrar från Hyllie torg. Vajrarna är spända 16 m ovan mark. Fotograf: © Åke E:son Lindman



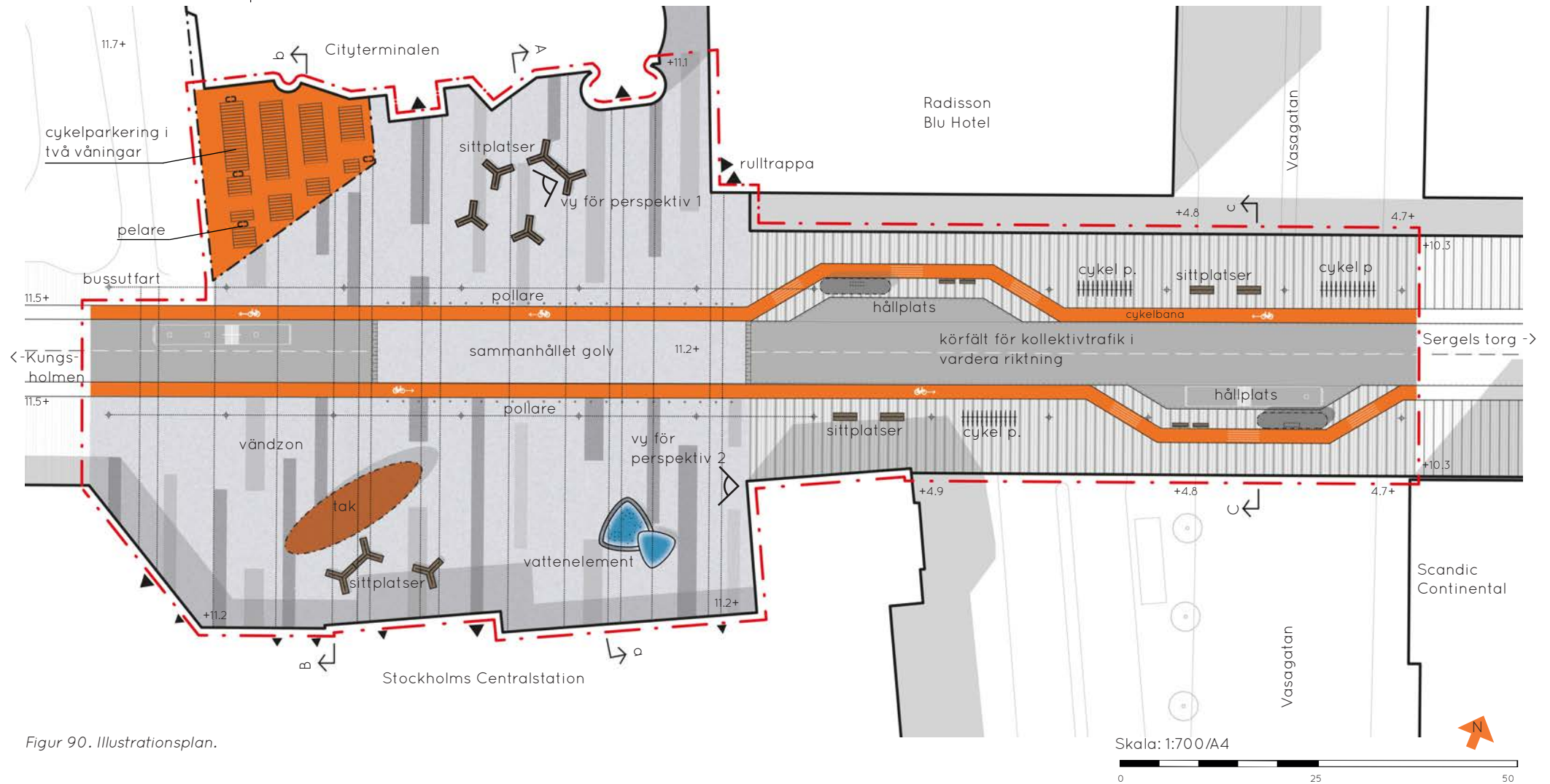
Figur 88. Smekabs pollare Donat. © Smekab Citylife. Medgivande: Charlotte Håkansson.



Figur 89. GHform High-light belysningsmast. © GH form. Medgivande: Cornelia Arnmar.

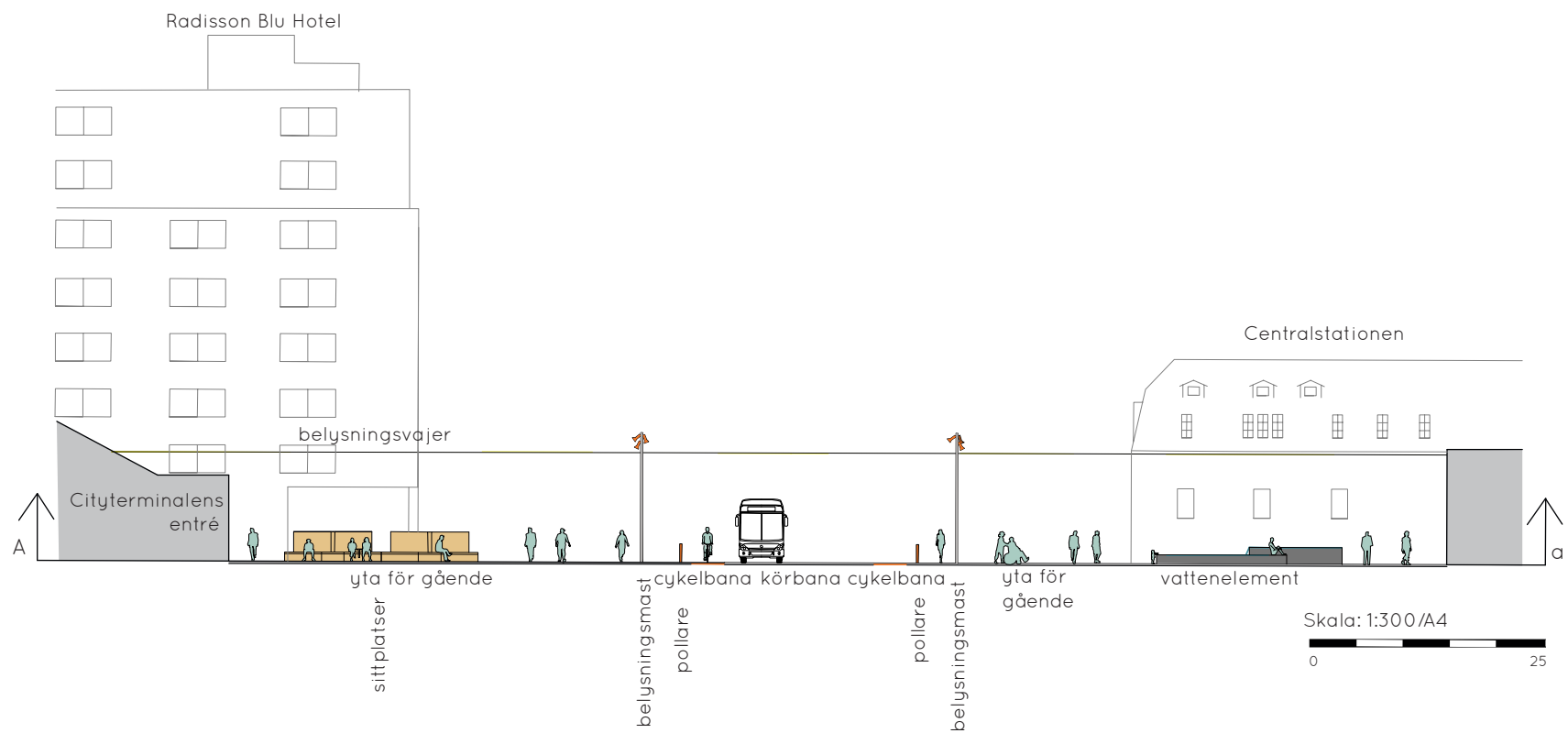
Material: Pollare i rosttrögt stål från Smekab. Belysningsmaster från GH-form med rostfri stolpe och rosttröga armaturer. Belysningsvajrar i stål med LED-dioder, förankras i fasader och i belysningsmaster.

Illustrationsplan

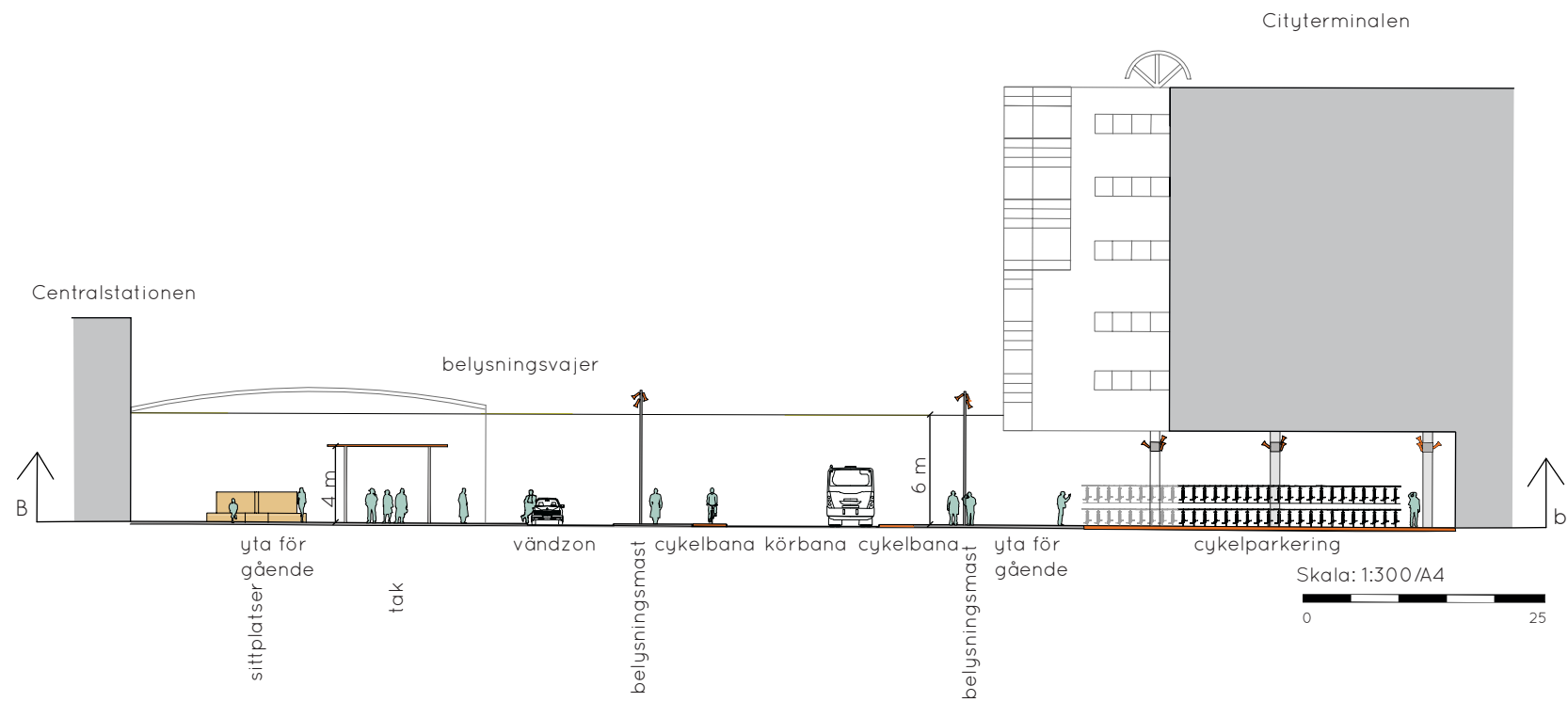


Figur 90. Illustrationsplan.

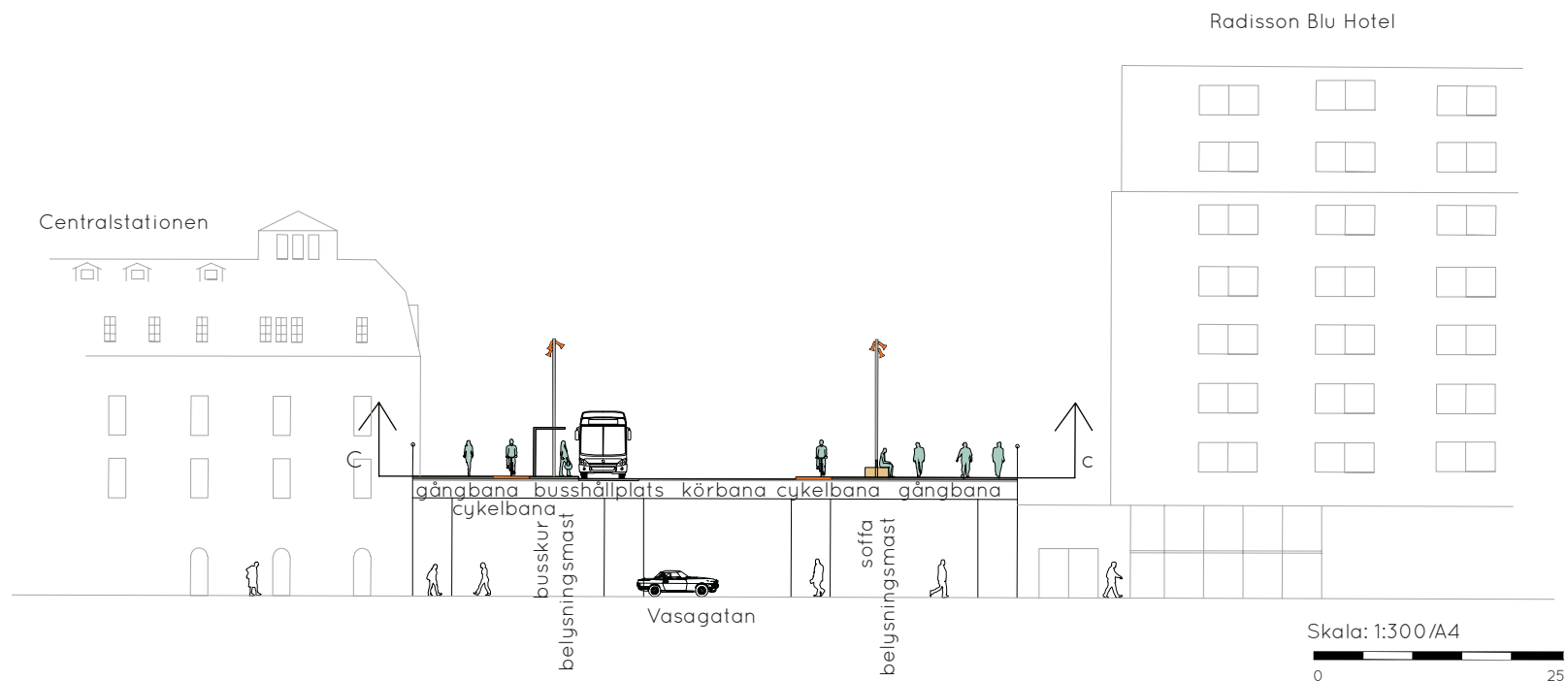
Sektioner



Figur 91. Sektion A-a. Utrymmet mellan Cityterminalen och Centralstationen sett mot nordöst. Ytor för gående, cykelbanor och körbana. Gruppering av soffor till vänster och vattenelementet längst till höger i bild.

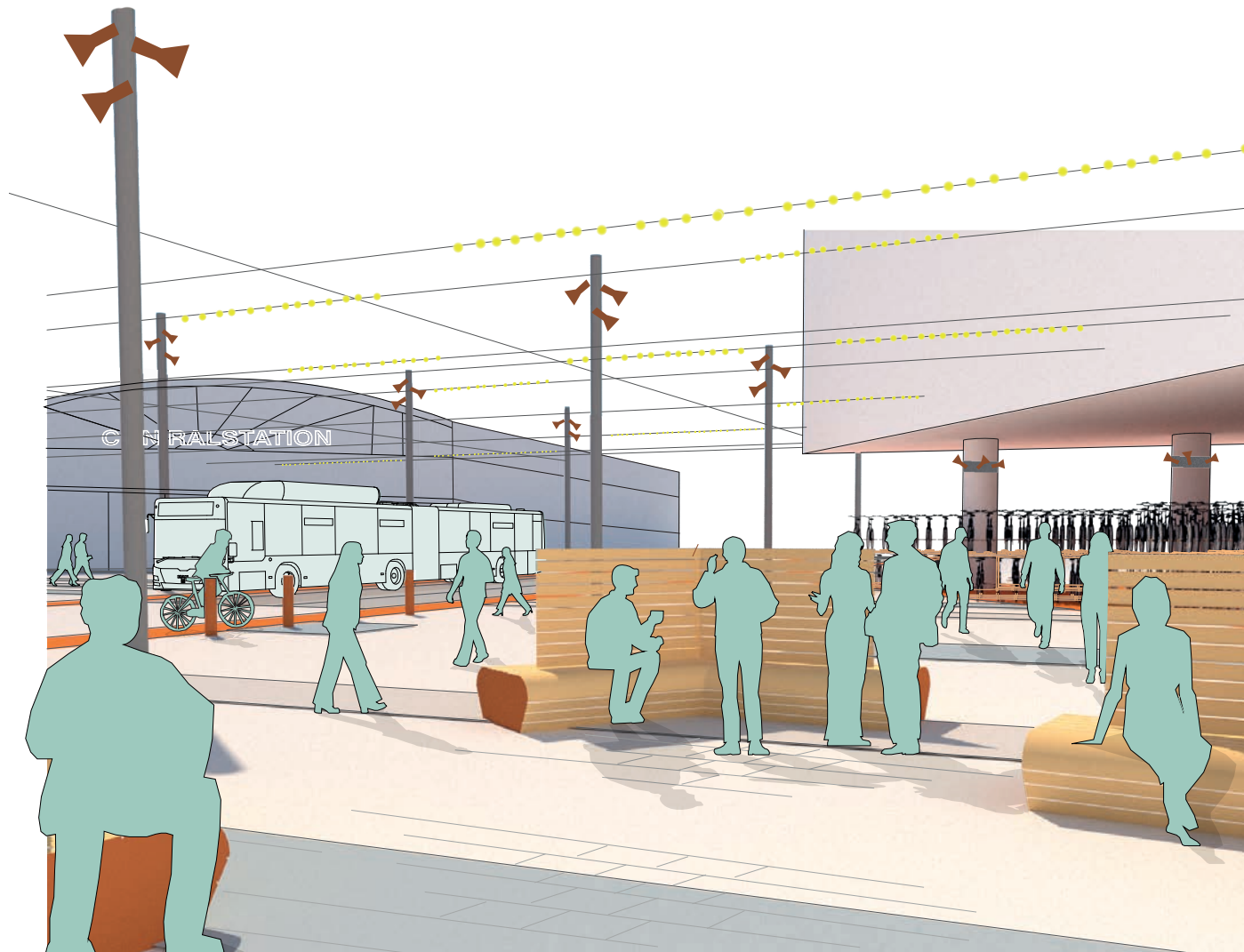


Figur 92. Sektion B-b. Utrymmet mellan Cityterminalen och Centralstationen sett mot sydväst. Ytor för gående, cykelbanor, körbana och cykelparkering. Sittplatser och tak till vänster och plats för cykelparkering under Cityterminalens utskjutande del längst till höger i bild.

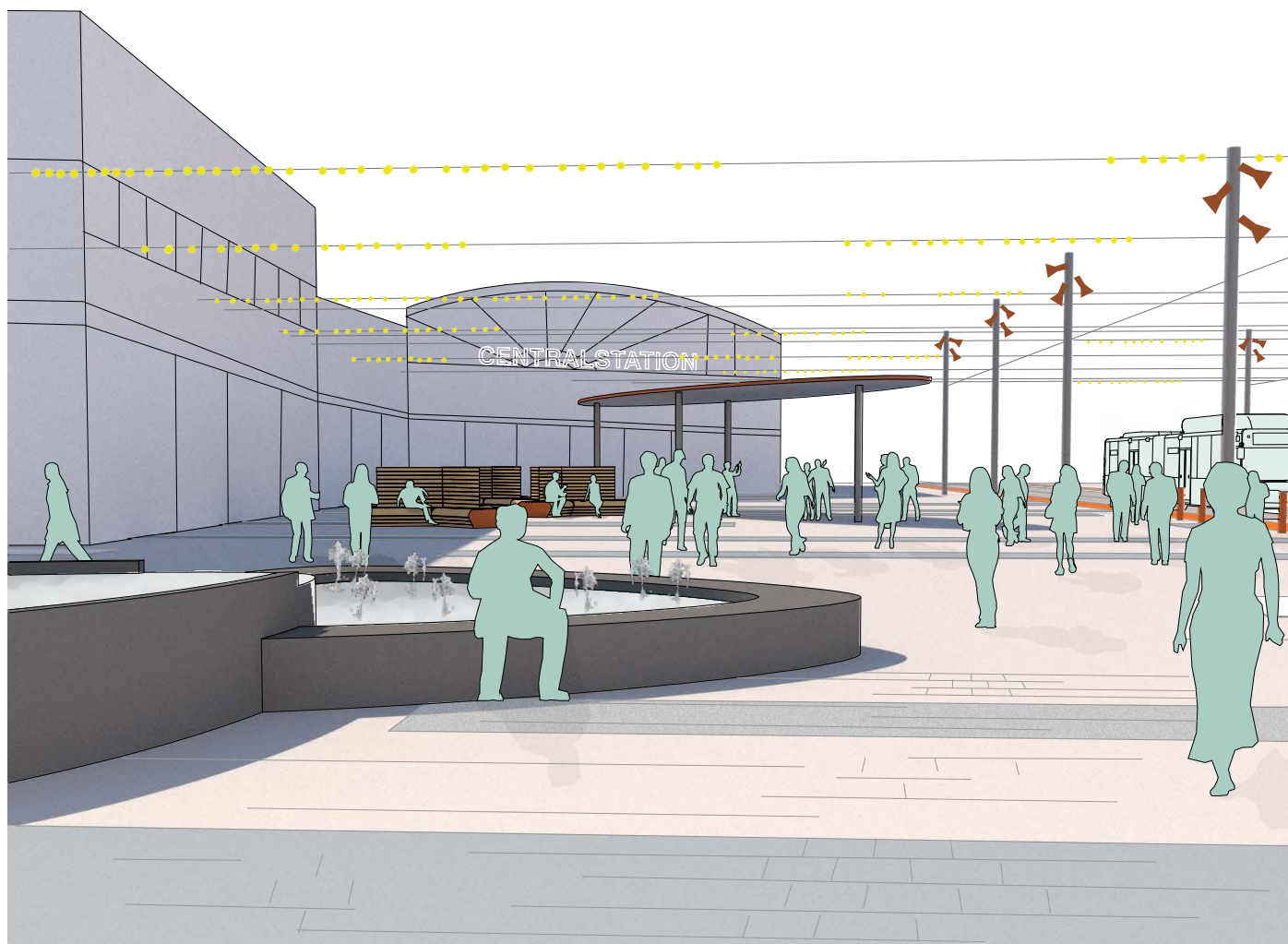


Figur 93. Sektion C-c. Bron över Vasagatan sett mot sydväst. Ytor för gående, cykelbanor och körbana. Bushållplats till vänster och bredare gångbana med sittplatser längst till höger i bild.

Perspektiv



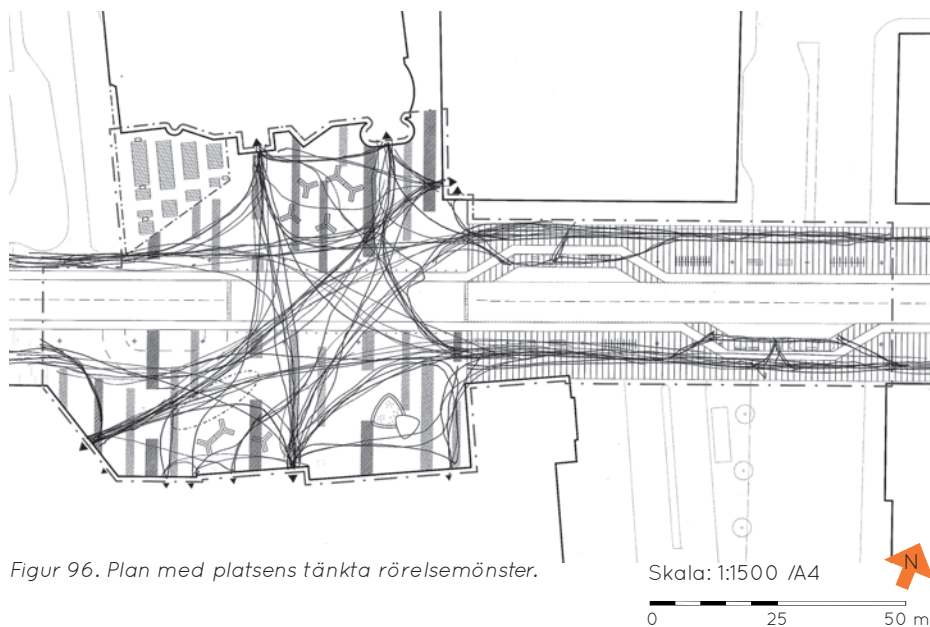
Figur 94. Perspektiv 1. Bilden visar förslaget med vy mot söder med Cityterminalen i ryggen. I förgrunden syns sittplatser. Cityterminalens utskjutande del med cykelparkering till höger bakgrunden.



Figur 95. Perspektiv 2. Bilden sedd från bron mot sydväst med förslagets vattnelement i förgrunden. I bakgrunden syns taket, sittplatser och en av Centralstationens entréer.

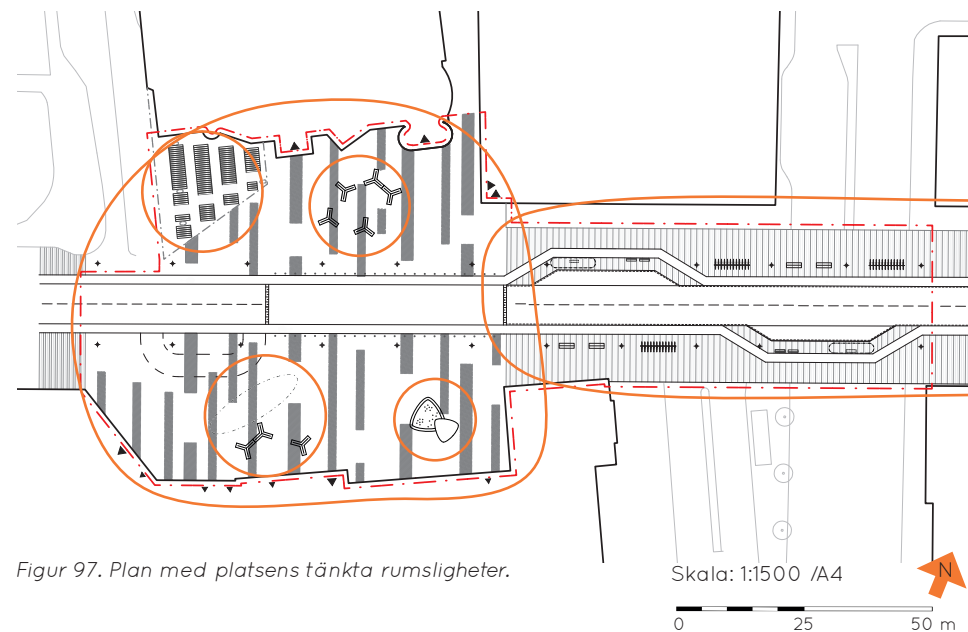
Rörelsemönster

Utformning och placering av platsens element är anpassade till befintliga rörelsemönster. Rörelse för gående på platsen är tänkt att ske utan hinder och avbrott. För att skapa fria och effektiva möjligheter att ta sig mellan den norra och södra sidan har körbanan för kollektivtrafik fått anpassa sig i fråga om höjd och material. Raka stråk sträcker sig obehindrat från väst till öst för att underlätta passage genom området.



Rumsligheter

Rumsligheterna som bildas på Klarabergsviadukten delar platsen i två delar som samtidigt hakar i och överlappar varandra. Rumsligheten på ytan mellan Centralstationen och Cityterminalen grabbar tag i fasaderna och gör dessa till ett gemensamt stadsrum. Bron får en annan rumslig tillhörighet än den öppna platsen mellan Centralstationen och Cityterminalen. En rumslighet som kopplar samman mer till Klarabergsgatan. De mindre rumsligheterna på Klarabergsviadukten skapar platser för vistelse.



Diskussion

I det här avsnittet diskuterar vi inledningsvis hur väl vi besvarat vår frågeställning. Slutligen presenteras nya frågeställningar och vidare funderingar. Frågeställningen *Hur kan Klarabergsviadukten gestaltas?* innefattar egentligen två frågor. Inledningsvis diskuteras hur design som process besvarar frågeställningen och därefter hur design som resultat besvarar frågeställningen.

Design som process

Hur har tillämpningen av valda metoder och arbetsprocessen fungerat?

Med designteori som utgångspunkt

Landskapsarkitektens arbete är ett hantverk och är en form av design till sin natur. Problemen vår yrkesroll ställs inför är inte naturvetenskapliga med en given fråga och ett tydligt svar. Gestaltungsarbeten har ofta en odefinierad fråga, om det ens finns någon fråga från start, och ett oändligt antal svar. Just detta menar Lawson definierar en designuppgift.

När vi arbetar med den här typen av uppgifter är det alltså designteori vi bör vända oss till. Att bygga vår uppsats utifrån gestaltningsteori ger teoretiska ramar för gestaltningen. Därför är det den metod Lawson förespråkar som vi använt oss av i processen med att ta fram vårt gestaltungsförslag. Lawson menar att

problemet och lösningen är beroende av varandra och att många aspekter av problemet inte kan förväntas bli tydliga förrän en lösning har presenterats (Lawson 2006, s. 120). Detta är något vi tycker stämmer till allra högsta grad i gestaltandet av den här platsen. I det inledande arbetet med uppsatsen hade vi en rad frågor vi ville ha svar på. Under arbetets gång har vi upptäckt att det har funnits andra frågor som har varit mer relevanta och intressanta att ta vidare för just den här platsen. Frågor och svar har tydligt influerat varandra. En tidig idé var exempelvis frågan om hur vi skulle skapa en sammanhållen plats. Vi undersökte om svaret på det kunde vara en lång bänk. Frågan som uppstod var om bänken utgjorde en för stor barriär på platsen. En ny fråga ställdes om våra bänkar istället kunde bestå av återkommande moduler. På liknande sätt har gestaltungsprocessen fortskridit i andra frågor.

Eftersom gestaltningen vi arbetat med är ett designproblem är svaret på vår frågeställning inte självklart. Vår lösning är bara en av det oändligt antal lösningar som finns på de frågor vi ställt. Det är våra analyser och beslut som har styrt vår gestaltungsriktning och slutligen gett oss svar. Hade andra beslut fattats hade svaret varit ett annat och andra frågor kanske hade behövt ställas. Vi har svarat på vår frågeställning utifrån de val och beslut vi tagit.

Bakgrundsstudie och referensprojekt

Bakgrundsstudien var nödvändig för att få bredare kunskap kring vad teoretiker menar skapar ett bra stadsrum och hur en nod kan definieras. Det var även viktigt för att få veta mer om Klarabergsviaduktens historik och vad Stockholms stad har för tankar och mål med närområdet och staden i sin helhet.

Vi valde att arbeta med skissande som metod för att testa lösningar redan från arbetets början. Platsens förutsättningar lade sedan grunden för vår teori. Vi anser att det är ett bra sätt att applicera kunskap vi redan besitter och styrka detta med teori.

Ett dokument som hjälpt oss förstå Klarabergsviaduktens nya förutsättningar är *Klarabergsgatan och delar av City: Vägledning för stadsrummens gestaltning* (Stockholms stad 2015). Detta dokument gav oss insikten att även Klarabergsviadukten kan göras bilfri. Vi fick även svar på vad Stockholms stad har för mål med området kring Klarabergsgatan. Vi gjorde därmed antagandet att detta var relevant även för Klarabergsviadukten.

En viktig hjälp under arbetets gång har varit Lynchs definition av nodbegreppet som stärkte våra egna tankar om vad Klarabergsviadukten var för typ av plats. Definitionen av en nod har varit centralt för hur gestaltningen utvecklades. Vi anser att Lynchs

terminologi fortfarande är högst aktuell eftersom den behandlar människors upplevda strukturer i staden. Hans bok *Image of the City* skrevs och publicerades på 1960-talet. Den är fortfarande relevant idag och är en självklar del inom stadsplanering och landskapsarkitektur. Vi ser dock att Lynch analysmetod ger ett subjektivt resultat och beror på den som utför analyserna.

Carmonas tankar om vad ett gott stadsrum innebär hjälpte oss också med vilken riktning vi skulle ta i gestaltandet av Klarabergsviadukten. Carmona et al. tar upp hur en god urban miljö planeras. Boken *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design* utgör ett brett källmaterial. Uppsatsen behandlar endast en liten del av de tankar som tas upp angående stadsrum. Vi har gjort ett urval av vad vi anser är relevant att ta upp utifrån vår plats förutsättningar och arbetets ramar. Carmona et al. har fått svara på våra frågor om hur vi planerar ett gott stadsrum.

Gehls forskning stärker oss i våra tankar om att skapa en plats för fotgängare och cyklister och lyfter tydligt upp fördelarna med bilfria stadsrum. Jan Gehl är likaså inflytelserik i frågan om hur en plats bör utformas för människan. Stockholms stad (2015, ss. 8-9) använder sig av hans teorier i *Klarabergsgatan och delar av City: Vägledning för stadsrummens gestaltning* för att ta fram kvalitets kriterier för sitt gestaltungsprogram. Detta övertygade oss om att planera för människan istället för bilen på Klarabergsgatan.

Studier av referensprojekt hjälpte oss att hitta inspiration till hur en nod kan gestaltas och som analysobjekt av konkreta gestaltungslosningar. Projekten är valda för att de hade samma gemensamma nämnare som vår plats, nämligen att de är platser för rörelse och vistelse. Nørreports tydliga planering efter rörelsemönster inspirerade och stärkte våra tankar om att våga att göra en avskalad gestaltning i förmån för rörelse. Vi märkte i skisser att det är lätt att övermöblera en plats då det finns luft i planen. Hyllie torg gav inspiration till våra element och hur de kan skapa en karaktär på en plats.

Studier av referensbilder är idégenererande och hjälpte oss att utveckla våra tidiga idéer till något mer konkret. Dessa bilder är också bra för att se material och faktiska lösningar. Dessa användes även för att beskriva gestaltningen olika delar.

Platsanalys

Vi använder inte en separat del för inventering i arbetet, utan gör en platsanalys enligt Stahlschmidt et al. (2017, s. 3). En inventering aldrig är en helt objektiv. En beskrivning av en plats är alltid färgad av den som inventerar och dennes undermedvetna tolkning av platsen. Vi är också färgade av vår utbildning, och därför tränade att börja analysera när vi möter en plats. Att välja platsanalys istället för inventering gör att vi direkt kan tillåta oss själva att tidigt börja analysera. Det är svårt på gränsen till omöjligt att inte analysera det vi ser. I analysarbetet lät vi oss inspireras av bland annat av tre teoretikers metoder:

Lynch, Cullen och Nollis.

Lynchs analysmetod hjälpte oss att få en bild av hur människor kan uppleva platsen. Både som en del av staden i ett mer utzoomat perspektiv, samt hur platsen i sig och dess delar kan uppfattas av dess besökare. Det viktigaste bidraget var dock insikten om att Klarabergsviadukten enligt vår mening är en nod, Något som blev viktigt för hela gestaltningens utveckling och ledde till den bärande idén.

Analysmetoden inspirerad av Cullen hjälpte oss att tydliggöra vad besökare möts av då de besöker Klarabergsviadukten. För oss blev de rumsliga kvaliteterna extra tydliga då analysen ger en besökares perspektiv. Då vi arbetat mycket i plan gav det oss en påminnelse om hur platsen faktiskt såg ut genom en människas ögon och hur den upplevs i ögonhöjd. Tidpunkten och tiden på året då fotografierna togs kan ha påverkat antalet människor och trafikanter som befann sig på platsen. För att få en mer omfattande analys hade fotografier tas vid flera tillfällen olika tider på dygnet.

Nollis analysmetod ger en bild av hur tillgängliga platsens omgivningar är. För att få en förståelse till hur platsen upplevs behöver vi en uppfattning av vad som finns runt omkring. På många sätt ger Nollis analysmetod en mer sanningsenlig bild än en karta eller plan som inte gör någon skillnad på privat och offentligt, inne och ute, tillgängligt och otillgängligt. För oss betydde alla funktioner som fanns i anslutning mycket för vad gestaltningen skulle innefatta.

Analys vid förändring

Våra idégenereringsmetoder kunde i stunden upplevas som att de inte ledde vår process framåt. Känslan var att det var i det friare skissandet som förslaget utvecklades. Men när vi sedan gick tillbaka och tittade på våra skisser från de olika idégenereringsmetoderna insåg vi att många idéer egentligen hade kommit därifrån. Ett exempel är belysningsvbjärarna som kommer från en av de första skisserna vi gjorde efter platsbesöket.

Vi har kommit fram till att det är lätt att vara kritisk till tidiga skisser. Det är först i efterhand det verkligen syns var idéerna kommer ifrån. Det är något som blivit tydligt i detta uppsatsskrivande då vi verkligen fått möjligheten att gå tillbaka och se vad vi använt oss av. Tidiga skisser är ofta underskattade men har stor betydelse för slutprodukten. Detta är anledningen till att vi väljer att ta med många originalskisser i arbetet. De är ofta kladdiga och lite röriga men de visar tydligt var idéerna kommit ifrån.

Frimärksskisserna och framtidsscenarioskisserna var de två idégenereringsmetoderna som var mest givande. Frågor vid förändring är egentligen den metod som bäst speglar våra programpunkter. Det innebär dock att den är för fokuserad på målbilden tidigt i processen och är därför svår att idégenerera utifrån. Hade vi skissat dessa frågor som utgångspunkt senare i processen hade det kanske fungerat bättre. Trots detta finns idéer som

utvecklades under denna process i det slutgiltiga förslaget.

Bygga av arbetsmodell

Att bygga en fysisk arbetsmodell är något som vi båda under hela utbildningen upplevt vara ett bra hjälpmedel vid gestaltning. Under det här arbetet när vi själva haft möjlighet att påverka upplägget och metoderna har vi prioriterat att lägga tid på att bygga en fysisk arbetsmodell. Det har visat sig vara helt rätt beslut.

För att undersöka rumsligheter och skala är en fysisk modell en bra metod enligt oss. Ett annat alternativ hade varit att arbeta direkt i SketchUp och skapat en digital modell först. Risken med att arbeta digitalt tidigt i processen är vi ofta blir alldeles för noggranna och lägger alldeles för mycket tid och arbete på att göra en snygg och helt korrekt modell. Det tar också lång tid att testa en spontan idé. Att använda en digital modell i så här tidigt skede gör det även svårt att samarbeta. Att arbeta med en fysisk modell gör att vi kan testa spontana infall och snabba lösningar, för att sedan genomarbeta dem mer noggrant. En dialog förs mellan oss och modellen och sedan i diskussion med varandra. Vi upplever också att arbeta med en arbetsmodell ger upphov till många nya idéer.

Att använda skalgubbar i byggande av modell är ett ovärderligt hjälpmedel för att förstå skalan. Vi byggde modellen av Klarabergsviadukten i skala 1:200. När vi placerade ut skalgubbar upplevde vi platsen större än vad vi gjort i tidigare skisser. Vi insåg att vår tidigare idé om en lång sittplats inte var en god idé då den skapade en barriär för rörelse på platsen. Att testa nya lösningar av sittplatser fungerade bra i skala 1:50 och skalgubbarna var till stor hjälp. Av en slump upptäckte vi, genom fönstret från platsen där vi satt, en soffa med hög rygg som vi blev inspirerade av. Från en snabb skiss om vad hur en nod kunde illustreras kom tanken om vår soffmodul som kom att följa med ända till det slutgiltiga förslaget. I modellbygget kom vi fram till att det inte bara handlar om att bygga modell i små skalor utan att också testa i skala 1:1. Att se till sin omgivning, reflektera vad som fungerar i verkligheten och att testa med sig själv som skalfigur ger en ökad förståelse. För att redovisa det slutgiltiga gestaltungsförslaget senare i processen är SketchUp ett bra verktyg för att skapa enkla visualiseringar.

Bärande idé och koncept

Gestaltungsförslagets bärande idé och koncept flyter ihop i varandra och har influerat varandra. Den bärande idén har en mer funktionsinriktad roll och kom först. Gestaltningens fem element kom ifrån den bärande idén och dess krav på funktioner för rörelse, vistelse och rumslig karaktär. Konceptet, som kom senare, gav den bärande idén ett utseende och gav elementen dess utformning.

Dessa två verktyg i gestaltungsprocessen har varit mycket användbara. Konceptet har varit avgörande för förslagets utformning och materialval. Vid en punkt i arbetet blev dock konceptet mer ett hinder än ett hjälpmedel. Då var det dags att släppa det och istället se till platsen som helhet. Ett exempel på detta är taket där inspiration tilläts komma från annat håll.

Vi insåg också att den bärande idén och konceptet ibland flöt ihop. På grund av att den bärande idén om noden kom först utvecklades även vissa formmässiga idéer från den. Sittplatserna kom till exempel ursprungligen från den bärande idén och inte från konceptet.

Design som resultat

Det centrala för den andra delen i frågeställningen var gestaltningen som slutprodukt. Om vi lyckades skapa ett rum för resande, en knutpunkt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik?

Centralt för gestaltningen är den bärande idén om noden. Begreppet kommer ursprungligen från Kevin Lynchs bok *Image of the city* som också är utgångspunkten för vad vi menar att en nod är. Det centrala är att en nod är en plats med goda kommunikationer där rörelse och vistelse är de viktigaste funktionerna. Vi gör Klarabergsviadukten till en upplevd plats med stark rumslig karaktär för rörelse och vistelse och knyter samman den med

resten av staden. Ursprungligen hade platsen mycket dåliga förutsättningar för rörelse, vistelse och så gott som obefintlig karaktär. Målet har varit att stärka rörelse, vistelse och karaktär i ett gestaltungsförslag för platsen. I nodens natur ligger att det är en plats där många människors vägar korsas. Vilket innebär att platsen ifråga måste ha goda kommunikationer med omgivningen. En viktig del i gestaltningen är alltså att ansluta till den intelligande Klarabergsgatan som i sin tur kopplar mot Sergels torg. I gestaltningen återfinns därför markbeläggningen som Stockholms stad använder sig av på Klarabergsgatan.

Att planera en urban plats i mänsklig skala var svårare än förväntat. Platsens förutsättningar, omgiven av höga byggnader kan vi inte förändra i det här förslaget. Vi har med våra fem karaktärselement ändå försökt få en mer mänsklig skala på platsen. Till exempel genom att skapa mindre rumsligheter och att sänka platsens upplevda tak med belysning.

Rörelse

Att som människa kunna röra sig mellan olika platser och kommunikationsslag är centralt för vad en nod innebär. Därför har detta hög prioritet i gestaltningen. Gående är, i förhållande till andra trafikslag, prioriterade på Klarabergsviadukten. Platsen har en mycket öppen karaktär med tillgängliga material som möjliggör obehindrad rörelse. Gående har också rent fysiskt i gestaltningen fått företräde framför annan trafik i de centrala delarna av förslaget. Tidigare var

bilen dominerande på platsen, körbanor tog upp största delen av ytan och skapade en barriär för fotgängarna. Genom att bara tillåta kollektivtrafik och att anpassa höjden på körbanan till de gåendes nivå har vi försökt minska barriärens effekt på platsens rörelsemönster.

Vistelse

På Klarabergsviadukten finns i dagsläget ytterst få möjligheter till att sitta. All form av vistelse sker i princip stående. För att öka kvalitén för vistelse har vi strävat efter att skapa flera sittplatser samtidigt som vi stärker miljön för att göra vistelse på platsen mer attraktiv. Sittplatserna är utformade att fungera både för social aktivitet och för den som vill sitta en stund för sig själv. Även taket ökar kvalitén för vistelse genom att ge väderskydd vid regn eller stark sol. Det ger också riktning för rörelse in och ut genom Centralstationens entré. Skärmtaket blir förmodligen något som människor som passerar kommer prata om. Vattenelementet fungerar både som sekundär sittplats och bidrar med sitt porlande till en god ljudmiljö. Vistelse får inte ta lika stor plats som rörelse på platsen eftersom dessa två konkurrerar med varandra om utrymme. Det här är en plats för väntan. Väntan i sig är beroende av andra transportmedel och rörelse.

Rumslig karaktär

Det viktigaste för att få Klarabergsviadukten att upplevas som en plats är att ge den en sammanhållen karaktär. För att se vad som skapar en bra plats har vi använt oss av Carmonas dimensioner för hur bra stadsrum bör se ut. Främst har vi förhållit oss till den *visuella dimensionen* då den är avgörande för vad människor upplever som en plats.

Det främsta medlet för att uppnå detta är våra gestaltningselement. Konceptet är styrande i utformning och materialval för att elementen ska skapa en helhet. Tillsammans skapar de en sammanhållen platskänsla.

Konceptet har i mångt och mycket styrt estetiken på platsen. För att få ett sammanhållet uttryck har vi använt oss återkommande och gedigna material, som gör att förslaget klarar högt slitaget i många år framöver. Vi har gestaltat för att Klarabergsviaduktens kunna användas under alla årets månader.

Människans rörelse har fått styra mycket i gestaltningen och har lett till en öppen karaktär på platsen. Tydlighet och orienterbarhet har vi låtit spela stor roll. Markmaterial binder samman Klarabergsviadukten med omgivningen. Cykelstråk har fått tydlig status genom orangefärgad asfalt för att skapa orienterbarhet för cyklister. Att vi valt att knyta an till Klarabergsgatan nya gestaltning har

fått både ett funktionellt och estetiskt uttryck. Det är ett val vi gjort, och om vi kunnat hålla oss mer fria till omgivningen hade förmodligen planen sett annorlunda ut.

Att tillföra växtmaterial på Klarabergsviadukten skulle kunna hjälpa till i utformningen av gestaltningen. I det här fallet är det dock en dålig idé på grund av platsens förutsättningar. Viadukten är byggd på bjälklag över spårområdet och har dåliga förutsättningar att vara en god växtplats utan att stora kontinuerliga skötselåtgärder tillförs. Detta anser vi inte vara ekologiskt försvarbart. Att sträva efter en mänsklig skala utan att använda växter var helt klart en utmaning.

Vi anser att vi i gestaltungsförslaget har stärkt kvaliteter för rörelse, vistelse och gjort så att Klarabergsviadukten upplevs som en plats.

Alternativ under gestaltningen

Ett tydligt vägval i gestaltungsprocessen var vilka potentialer vi ansåg skulle utvecklas på Klarabergsviadukten. Från början hade vi två tydliga bärande idéer som var i konflikt med varandra, *torget* eller *noden*. Torget och nodens olika funktioner visade sig ta samma utrymme i anspråk. Att både skapa ett torg med uteserveringar och också skapa en god nod var omöjligt. Frågan var, skulle vi skapa ett torg med människan i fokus, folkliv och uteserveringar? Eller skulle vi skapa en plats för den resande

människan där trafikslag, som fotgängare, cykel och kollektivtrafik stärks?

I och med att vår kunskap om platsen och teori kring stadens rum ökade framstod noden som det uppenbara valet för gestaltningens bärande idé. Torgets funktioner och ändamål stämde inte överens med många av platsens förutsättningar. Risken var att vi skulle skapa en ny plats som inte var förankrad i platsens funktion och dess omgivningar. Noden syftar däremot till att förstärka de funktioner som platsen behöver för att kunna fungera på ett bra sätt för dess brukare.

Gestaltningen i ett större sammanhang

Vad som började som ett undersökande av en plats utvecklades också till en intressant studie av tillvägagångssätt. Eftersom platsen var så komplex behövde vi använda oss av flera olika sätt att analysera platsen. Frågan och svaret påverkar ständigt varandra i designprocessen. I vårt fall blev själva processen en del av frågan och kanske minst lika viktig som resultatet.

Som blivande landskapsarkitekter har vi ett skolat synsätt och som individer ser vi saker på olika sätt. Analysmetoderna vi använt oss av är vedertagna inom landskapsarkitekturen men influeras oundvikligen av den som utför dem. Många olika analyser ger ett brett

synsätt och hjälper oss att se nya möjligheter och ge nytänkande lösningar. Vår arbetsprocess är unik för just Klarabergsviadukten, och har tillkommit utifrån frågor som vi ställt till platsen.

Vi kan dock se att de olika analysmetoderna skulle kunna användas på andra platser om de anpassades till dessa platser. Vi ser att ett gediget analysarbete ger en lösning som är anpassad till platsen, dess omgivningar och funktioner. I gestaltningsarbeten är det viktigt att se platsen ur ett bredare perspektiv för att skapa en plats som är förankrad i sin omgivning och staden. Något som vi upplever att Klarabergsviadukten saknar idag.

Gestaltningprocessen i det här arbetet var begränsad i tid. Även fast arbetet är över så har vi fortfarande minst lika många frågor kvar som vi började med. Vissa frågor har följt oss genom sen arbetets start, vissa har utvecklats och vissa är helt nya. Gestaltningprocessen fortgår och kommer att fortgå även i framtida projekt.

Det finns helt klart aspekter vi inte tagit upp. En viktig fråga är användarnas åsikter och synpunkter. En medborgardialog hade varit ett centralt verktyg i en utveckling av arbetet. Hade gestaltningen sett annorlunda ut med det underlaget? Förmodligen.

I svaret på vår fråga om gestaltning som ett resultat och i ställningstaganden under arbetets gång har arbetet fått en tydlig ideologisk riktning. En riktning som baseras på forskare, personer verksamma

inom landskapsarkitektur och stadsplanering, vedertagna teorier samt beslut och utlåtande från kommun och stat. I gestaltningen har privatbilismen och taxi har fått stryka på foten för att ge plats åt mer platseffektiva och miljövänliga alternativ som kollektivtrafik, cykel och gående.

En fråga som väcks är om gestaltningen är rimlig och skulle kunna genomföras i dag. Är det möjligt att skapa en plats utan bilar så centralt i Stockholm? Vi upplever att det finns en tydlig vilja från Stockholms stad, understött av forskning och teori, att gå mot en bilfri stad. I verkligheten är det långt kvar för att uppnå denna vision. Vårt gestaltningsförslag bör snarare ses som ett inlägg i den debatt som förs angående hur en stad bör planeras. I vår gestaltning har vi endast gjort principiella lösningar för Klarabergsviadukten och alla delar i förslaget behöver arbetas vidare med på detaljnivå och kräver även hjälp av andra professioner. Den viktiga frågan kvarstår, vilken plats har människan i den framtida staden?

Vi ser förslaget som en fortsättning på Stockholms stads gestaltning av Klarabergsgatan. Det har varit viktigt att koppla till den nyligen upprustade gatan för binda ihop staden, stationsområdet med Stockholms city. Det var även viktigt att möjliggöra fortsatt spårdragning från Klarabergsgatan över stationsområdet och vidare mot Kungsholmen. Detta för att fortsätta utveckla kollektivtrafiken och stärka förutsättningarna för den bilfria staden. I framtiden tänker vi oss att nästa

etapp väster om Klarabergsviadukten ska fortsätta som en länk i kedjan och slutligen binda samman Sergels torg och Norrmalm med Kungsholmen via Klarabergsviadukten.

I dagens globaliserade värld färdas människor över hela jordklotet inom loppet av timmar. Våra städer, i synnerhet i Skandinavien, är gamla och byggda i en annan tid när människan stod i centrum. Med bilismens intåg i städerna förändrades stadsbilden. Dagens ideal vill stärka stadslivet och staden är återigen i förändring. En stor trend vi ser är att bilgator i våra innerstäder görs om till gånggator. Idag väcks frågan hur våra stadsrum ska utformas för att passa i dagens samhälle och hjälpa till att forma vår framtid. Kunskapen om hur man skapar rum för resande tycks vara av yttersta vikt inför framtiden.

Referenser

- Carmona, M. (red.), Heath T., Oc, T., Tiesdell. S. (2010). *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*. (2nd ed.) Oxford: Architectural Press.
- Carmona, M. (red.), Heath T., Oc, T., Tiesdell. S. (2006). *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design*. Boston, MA: Architectural Press
- Drougge, Å., Kling, A. & Westermarck, K.(red.) (2016). *Landskap nu!: samtida svensk landskapsarkitektur* Stockholm: Sveriges arkitekter
- Dufwa, A. (red.) (1985). *Stockholms tekniska historia. 1, Trafik, broar, tunnelbanor, gator*. Stockholm: Liber Förlag
- Eriksson, S., Glitterstam, K., Isaksson, K. & Lundqvist, P. (2009). *Cykeln i staden. Utformning av cykelstråk i Stockholms stad*. Stockholm: Trafikkontoret Stockholms stad
- Epstein, M. (2017). *Nu stängs Klarabergsgatan för bilar – på riktigt*. Stockholm Direkt, 16 januari 2017. Tillgänglig: <http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/nu-stangs-klarabergsgatan-for-bilar-pa-riktigt/repqapIP5Cs@ddxuFtKshq@mC0cA/> [Hämtad: 2018-02-13]
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press
- Hidemark, J. & Bodin, A. (2017). *Arkitektens handbok 2017*. Upplaga 9 Lund: Studentlitteratur
- Konsthögskolan. Arkitekturskolan (1989). *Centralen: studier i området kring Stockholms centralstation*. Stockholm: Konsthögskolans arkitekturskola.
- Landezine (2018) *Nørreport Station, Copenhagen*. Tillgänglig: <http://www.landezine.com/index.php/2016/08/norreport-station-copenhagen/> [Hämtad: 2018-02-13]
- Lawson, B. (2006). *How designers think: the design process demystified*. 4. ed. Oxford: Architectural Press
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: The MIT Press
- Nationalencyklopedin (2018a). Uppslagsord: *vänta*. Tillgänglig: <https://www-ne-se.ezproxy.its.uu.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/v%C3%A4nta> [Hämtad: 2018-03-01]
- Nationalencyklopedin (2018b). Uppslagsord: *vistas*. Tillgänglig: <https://www-ne-se.ezproxy.its.uu.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/vistas> [Hämtad: 2018-03-01]
- Nationalencyklopedin (2018c). Uppslagsord: *ideal*. Tillgänglig: <https://www-ne-se.ezproxy.its.uu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/ideal> [Hämtad: 2018-03-01]
- Petersens, L. & Bedoire, F. (1985). *Från Klara till City: Stockholms innerstad i förvandling*. 1. uppl. Stockholm: Liber Förlag
- Sandin, G. (2012). *Vägen till citybanan: spårfrågan mellan Norr och Söder under 150 år*. Stockholm: Stockholmia
- Stahlschmidt, P., Swaffield, S., Primdahl, J., Nellesmann, V. (2017). *Landscape analysis : Investigating the potentials of space and place*. Abingdon, Oxon: Routledge, an imprint of the Taylor & Francis Group
- Stockholms stad (2015). *Klarabergsgatan och delar av City: Vägledning för stadsrummens gestaltning*. Tillgänglig: <https://vaxer.stockholm.se/globalassets/projekt/norrmalm-sdo/norrmalm/sergels-torg/vagledning-for-stadsrummens-gestaltning.pdf> [Hämtad: 2018-03-22]
- Stockholms stad (2017). *Centralstationen*. Tillgänglig: <http://vaxer.stockholm.se/projekt/centralstationen/> [Hämtad: 2018-03-01]
- Stockholms stad (2018) *Sergels torg*. Tillgänglig: <https://stockholmskallan.stockholm.se/teman/stockholmsplatser/sergels-torg/> [Hämtad: 2018-04-05]

Sweco (2018) *Hyllie torg Malmö*. <http://www.sweco.se/vart-erbjudande/arkitektur/landskap/hyllie-torg-malmo/> [Hämtad: 2018-03-22]

Riksantikvarieämbetet (2018a). *Bebyggelseregistret: STOCKHOLM NORRMALM 5:3 - husnr 9006, CENTRALSTATIONEN*. Tillgänglig: <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/Id=21420000047002&page=historik&visaHistorik=true> [Hämtad: 2018-04-05]

Riksantikvarieämbetet (2018b). *Bebyggelseregistret: STOCKHOLM TERMINALEN 3 - husnr 2*. Tillgänglig: <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa?byggnadId=21400000337809&page=historik&visaHistorik=true> [Hämtad: 2018-04-05]

Riksantikvarieämbetet (2018c). *Bebyggelseregistret: STOCKHOLM NORRMALM 5:3 - husnr 9004*. Tillgänglig: <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa?byggnadId=21420000044588&page=historik&visaHistorik=true> [Hämtad: 2018-04-05]

Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Washington, D.C.: The Conservation Foundation

Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget